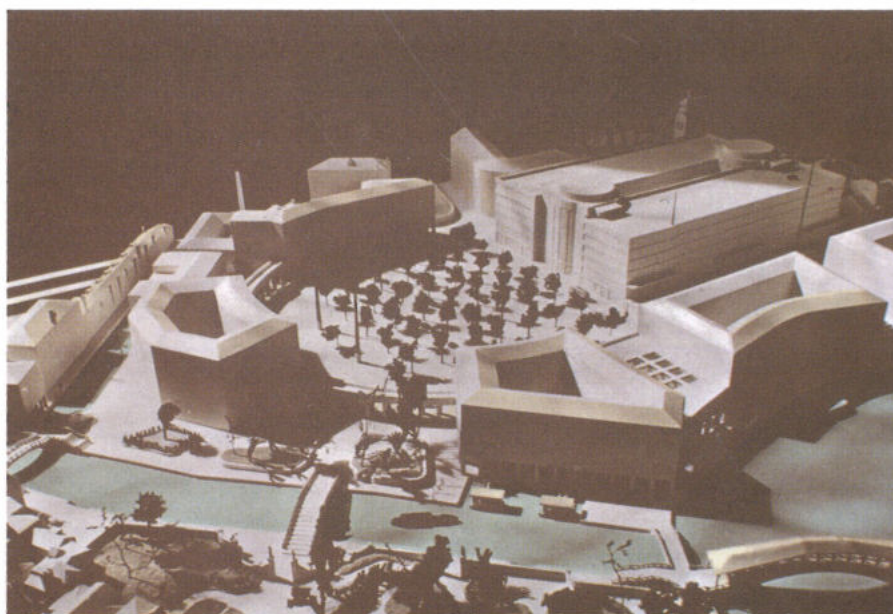


GALILEO

RIVISTA DI INFORMAZIONE, ATTUALITÀ E CULTURA

n o v a n t a



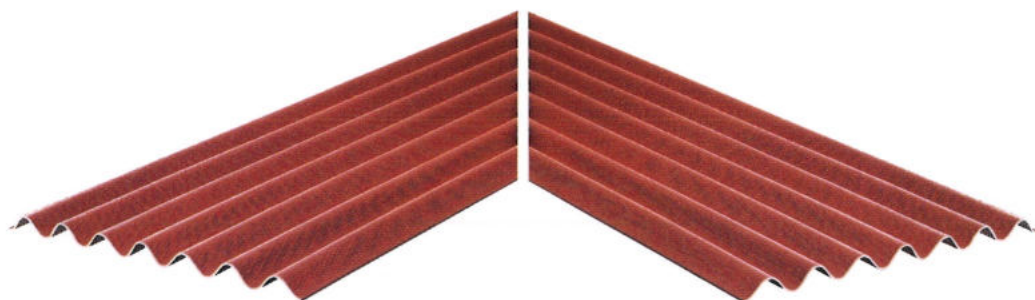
Enzo Siviero **Ritardi infrastrutturali e pensiero del Ministro Costa** • Francesco Posocco **La tutela del territorio aperto e del paesaggio rurale** • Luisa Artuso **I programmi di riqualificazione urbana nel rapporto tra pubblico e privato. La valutazione dei progetti** • Lucio Gambaretto **Le nuove condizioni per lo sviluppo di Bassano** • Anna Santi **Spazi per la musica. Ipotesi di riconversione dell'ex Macello di Padova** • Moreno Muffatto **A Padova il 3° Convegno Internazionale di Logistica** • COSTRUIRE PADOVA **Il complesso residenziale «I Mulini»** a cura di Giorgia Roviato • Enzo Siviero, Valeria Farinati **Eugenio Miozzi, l'ingegno tecnico** • **Lettere al Direttore** • Angelo Franco **L'attuale normativa internazionale per le saldatrici ad arco** • Silvano Belloni **Giacomo Casanova. Traduttori dei traduttori d'Omero** • Rinaldo Pietrogrande **Orfeo Minore: I Carmina Burana** • Francesca Emma **Rassegna Stampa** • Guido Cassella **La Bacheca del Collegio**



Onduline®

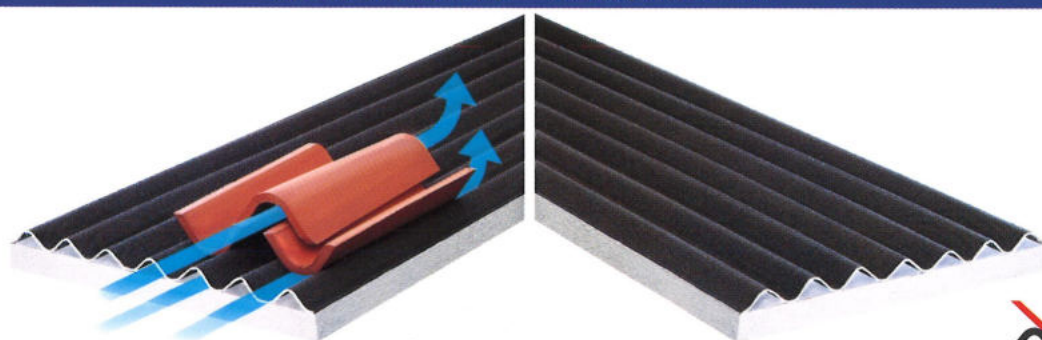
VALORE AGGIUNTO AL TETTO

COPERTURE



- impermeabilità assoluta
- ottima resistenza al gelo
- assenza di manutenzione
- posa in opera facile ed economica

SOTTOCOPPO "CLASSICO 95"

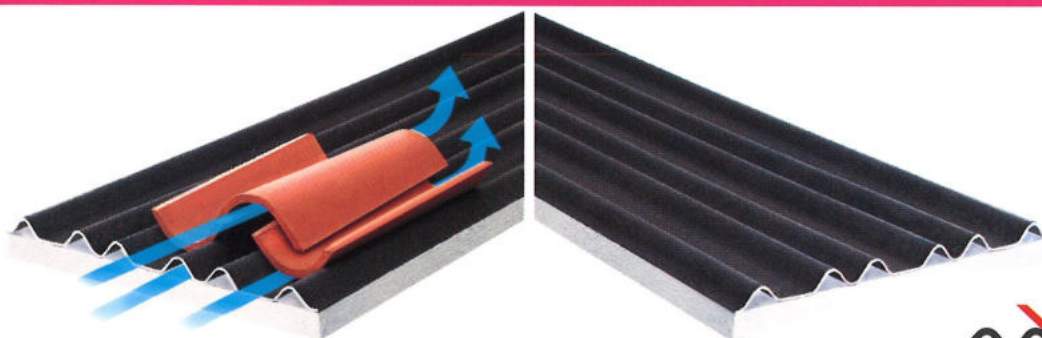


Per coppi da cm.17 a cm.18

- impermeabilità totale
- stabilità dei coppi
- assenza totale di manutenzione
- ventilazione delle strutture e dei coppi



SOTTOCOPPO "ONDABASE 190" E "ONDABASE 220"



"ONDABASE 190"

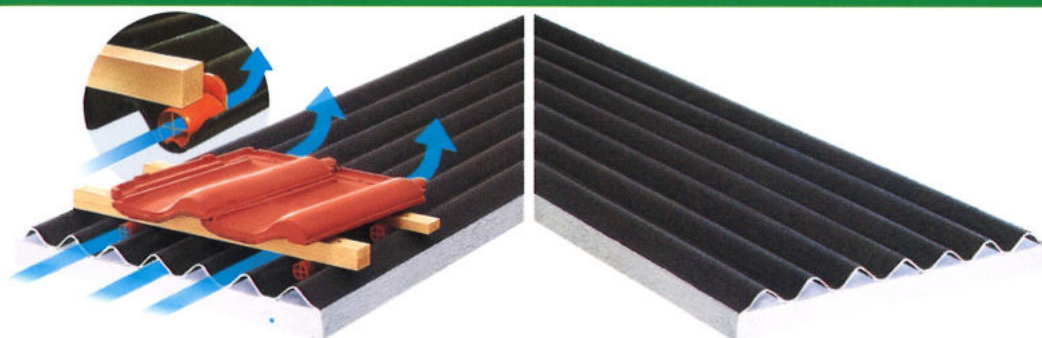
- per coppi da cm.17 a cm.18

"ONDABASE 220"

- per coppi da cm.18 a cm.21,5



SOTTOTEGOLA



- impermeabilità
- traspirazione anticondensa
- stabilità delle tegole
- durata
- economia

COPERTURE E SOTTOCOPERTURE VENTILATE E IMPERMEABILI

Onduline® ITALIA SPA

ONDULINE Italia S.p.A. - 55011 ALTOPASCIO (Lucca) - Via Sibolla

Tel. (0583) 25611/2/3/4/5 r.a. - Telex 500228 ITOFIC I - Fax (0583) 24582

IN VENDITA NEI MIGLIORI MAGAZZINI CON IL MARCHIO **Onduline** IMPRESSO SU CIASCUNA LASTRA

Per richiesta documentazione:
ONDULINE Italia - 55011 ALTOPASCIO (Lucca) - Via Sibolla

NOME / RAG. SOCIALE

INDIRIZZO

CITTA

PROFESSIONE / RAMO DI ATTIVITA

CAP

GAL

GALILEO

RIVISTA DI INFORMAZIONE, ATTUALITÀ
E CULTURA DEGLI INGEGNERI DI PADOVA

Anno IX

n. 90 • Aprile 1997

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, Via degli Scrovegni 29, 35131 Padova, Telefax (049) 8756160 • **Direttore responsabile** Enzo Siviero • **Vice Direttori** Lucio Bonafede, Paolo Faccio, Mario Fiscon, Rinaldo Pietrogrande, Giorgio Simioni • **Comitato di gestione** Mario Fiscon, Paolo Mazzi, Giorgio Romaro, Attilio Siviero • **Responsabile per la zona dell'Alta padovana** Giorgio Simioni • **Comitato di redazione** Enrico Albertoni, Guido Cassella, Enrico De Nadai, Paolo Foletto, Roberto Gori, Giuliano Marella, Giorgia Roviato, Donata Grandesso, Alfredo Schiavo • **Collaboratori** Aldo Bona, Gian Luigi Burlini, Paola Bussadori, Giovanni Cagnoni, Luigi Casalucci, Giorgio Clemente, Antonio Ereno, Giancarlo Ravagnan, Giovanni Spina • **Pubbliche relazioni** Stefania Marozzi, Telefax (049) 8756006 • **Pubblicità e diffusione** Collegio degli Ingegneri, Telefax 8756160 • **Composizione e impaginazione** Queen's Srl, Via Paolotti 7, 35121 Padova, Telefax (049) 8759328 • **Stampa** La Photograph, Via I. da Zara 8, 35020 Albignasego, Pd, Tel. (049) 8625690, Fax (049) 8625691 • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989. Spedizione in abbonamento postale comma 27, art. 2, Legge 549/95, Padova • **ISSN** 1122-9160 • **Illustrazione** E. Miozzi, Plastico di piazzale Roma, Venezia, 1942.

Le notizie riportate sono desunte da fonti ritenute attendibili, tuttavia la Direzione avverte i lettori che non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione.

NORME PER GLI AUTORI

- *Galileo* pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, nonché redazionali promozionali. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista.
- La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore.
- Gli articoli tecnico-scientifici vanno impostati come segue: 1. Introduzione; 2. Materiali e Metodi; 3. Risultati; 4. Commento o discussione dei risul-

- tati; 5. Conclusioni; 6. Bibliografia.
- Sono accettati i dattiloscritti ma sarà data la precedenza agli articoli forniti su dischetto magnetico (preferibilmente Macintosh) unitamente a una copia su carta dell'intero lavoro. Il tutto deve essere inviato a: Redazione di "Galileo", Collegio degli Ingegneri, Via Scrovegni 29, 35131 Padova, telefax (049) 8756160.
- Le figure, numerate, devono essere eseguite su carta bianca. Di esse dovrebbe essere fornito l'originale. Tutte le illustrazioni, siano esse foto o grafici, dovranno avere un'unica numerazione consecutiva. Delle foto-

- grafie dovrà essere fornito l'originale o una diapositiva, possibilmente entrambi.
- Bibliografia e note devono essere riportate con numerazione progressiva seguendo l'ordine di citazione. I riferimenti ad articoli devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo per intero; 3. nome della rivista; 4. anno di pubblicazione; 5. numero della rivista; 6. numero della pagina di inizio. I riferimenti a libri devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo del libro; editore, luogo e anno di pubblicazione. I riferimenti ad atti di

- convegni devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo; 3. nome del congresso per intero; 4. data e luogo dello stesso e numero di pagina.
- Gli articoli devono indicare un breve curriculum professionale (circa 60 parole) e il recapito telefonico e fax.
- Le bozze di stampa devono essere restituite entro tre giorni dall'invio.
- Gli Autori ricevono a titolo gratuito tre copie della rivista, ulteriori copie o estratti possono essere richiesti a pagamento - al momento dell'inoltro del dattiloscritto - al Collegio degli Ingegneri telefax (049) 8756160.

Ritardi infrastrutturali e pensiero del ministro Costa

Enzo Siviero

2

La tutela del territorio aperto e del paesaggio rurale

Franco Posocco

4

I programmi di riqualificazione urbana nel rapporto tra pubblico e privato. La valutazione dei progetti

Luisa Artuso

8

La ferrovia Trento-Venezia e Bassano-Padova

Ipotesi sul domani prossimo

Lucio Gambaretto

10

Spazi per la musica. Ipotesi per la riconversione dell'ex Macello di Padova

Anna Santi

12

A Padova il 3° Convegno Internazionale di Logistica

Moreno Muffatto

12

COSTRUIRE PADOVA

Complesso residenziale «I Mulini»

A cura di Giorgia Roviato

Eugenio Miozzi. L'ingegno tecnico

Enzo Siviero, Valeria Farinati

18

Lettere al Direttore

23

L'attuale normativa internazionale per le saldatrici ad arco

Angelo Franco

25

Giacomo Casanova. Traduttore dei traduttori d'Omero

Silvano Belloni

28

Orfeo Minore

I *Carmina Burana*

A cura di Rinaldo Pietrogrande

29

Rassegna Stampa

A cura di Francesca Emma

30

La Bacheca di *Galileo*

A cura di Guido Cassella

32

Ritardi infrastrutturali e pensiero del Ministro Costa

Enzo Siviero

Passato il primo periodo di apprendistato, da qualche tempo il Ministro dei Lavori pubblici Paolo Costa ha iniziato ad esporre il proprio pensiero in merito alle cause dei gravissimi ritardi di cui soffre l'Italia (e la regione Veneto in particolare) in tema di infrastrutture.

Riprendiamo quanto espresso il 15 febbraio in occasione della cerimonia di apertura dell'a.a. 1996-97 all'IUAV in una sua lettera pubblicata sulla Stampa il 27 febbraio:

«È difficile non convenire sul fatto che l'Italia soffre di un grande ritardo infrastrutturale rispetto ai suoi partners europei. Se poi il concetto di infrastruttura lo si estende da strade e ferrovie alle reti idropotabile e fognaria, alle opere di regimazione idraulica, agli interventi per il consolidamento di costoni franosi, a quelli per la prevenzione del rischio sismico, fino alle autostrade informatiche, il ritar-

do è ancora più evidente.

Le conseguenze di questa sottodotazione sulla competitività del nostro apparato produttivo e sulla qualità della vita degli italiani sono altrettanto facilmente intuibili e intuitive. Eppure non c'è opera pubblica che non abbia una vita travagliata. Non c'è realizzazione che non si riveli un'autentica avventura, con possibili sorprese e trabocchetti dietro ogni angolo: progetti dalla gestazione lunghissima, cantieri che partono e che poi si fermano, tempi di realizzazione sempre incerti.

Le cause di questa situazione sono più di una. Purtroppo ognuna sufficiente a produrre molte situazioni di stallo. Ciò significa che occorre rimuoverle tutte lavorando con pazienza e in profondità...».

Per parte nostra ci sentiamo di riaffermare ancora l'ulteriore necessità di valorizzare le potenzialità dei giovani ren-

dendo loro possibili l'accesso alle gare di progettazione, ovvero bandendo concorsi riservati (il Ministro ne ha preannunciati cento nei prossimi mesi), chiamando i meno giovani a far parte delle commissioni giudicatrici.

Non possiamo certo non convenire che sia questa la strada da percorrere, anche iniziando in modo minimale, così da vincere «l'attrito di primo distacco».

In tal senso, di ottimo auspicio è un recente bando della Provincia di Padova per un servizio di progettazione per opere stradali che esplicita la richiesta di un'elevata qualità nella progettazione dei manufatti, e contemporaneamente segnala l'opportunità della presenza attiva di giovani in gruppi di lavoro candidati all'incarico.

Ci attendiamo che questo atteggiamento passi dalla lodevole eccezione alla regola consolidata. ◇

CONSORZIO DI BONIFICA PEDEMONTANO BRENTA

Riva IV Novembre, 15 - 35013 CITTADELLA (Padova)
Tel. (049) 5970822 (5 linee) - Fax (1049) 5970859



Cos'è il Consorzio?

Il Consorzio di bonifica è l'associazione di tutti i proprietari di immobili del comprensorio che traggono beneficio dalla bonifica (R.D. 215/1933).

Il Consorzio ha l'incarico della costante gestione e manutenzione delle opere di bonifica esistenti. La realizzazione di nuove opere di bonifica, invece, compete allo Stato e alla Regione, che possono farle progettare ed eseguire al consorzio con appositi finanziamenti pubblici.

Il contributo dei proprietari nelle spese di manutenzione e gestione è commisurato al beneficio, secondo il Piano di Riparto approvato dalla Regione.

Servizi del Consorzio

La funzione più antica del Consorzio è quella **irrigua**, che si manifesta con una rete di 2.400 km a favore di un'area di 30 mila ettari, di cui seimila ettari irrigati a pioggia.

Altra funzione fondamentale è quella della **difesa idraulica**, attraverso una rete di canali di bonifica di 800 km, a favore di un'area di 70 mila ettari.

Lo scolo avviene prevalentemente in modo naturale, ma per una parte attraverso sollevamenti meccanici. La maggior parte dei canali non è rivestita e quindi è necessario espurgarli e diserbare accurata-

tamente, una o più volte all'anno.

La presenza di opere di bonifica e la costante gestione e manutenzione delle stesse operata dal Consorzio fornisce il supporto di base per le attività dei settori produttivi, nonché per la popolazione.

È attivo un servizio di sorveglianza e gestione delle emergenze relative alla rete idrica in gestione.

Con recenti norme i Consorzi di bonifica hanno assunto competenze in materia **ambientale**: valorizzazione del territorio rurale, salvaguardia della vegetazione lungo i canali, tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee (risorgive), monitoraggio della qualità delle acque.

Servizio emergenze

Numero verde: 167 -234741

Attivo 24 ore su 24

per segnalazioni di effettive emergenze relative ai canali consorziali

Programmi

Il Consorzio ha predisposto alcuni progetti per migliorare la sicurezza idraulica e gestire in modo sempre più efficiente la risorsa idrica. Tali progetti sono elaborati nel proprio **Piano Generale di Bonifica e Tutela del Territorio Rurale** e sono in attesa di finanziamento per poter essere realizzati. Parte di essi è già stata eseguita nel corso degli anni.

Orari presso la sede

Ufficio Esercizio

Lunedì e giovedì 8.30-12.30

Ufficio Tributi

Lun., mar., merc. e ven. 8.30-12.30, 14.30-18, giov. 8.30-12.30.

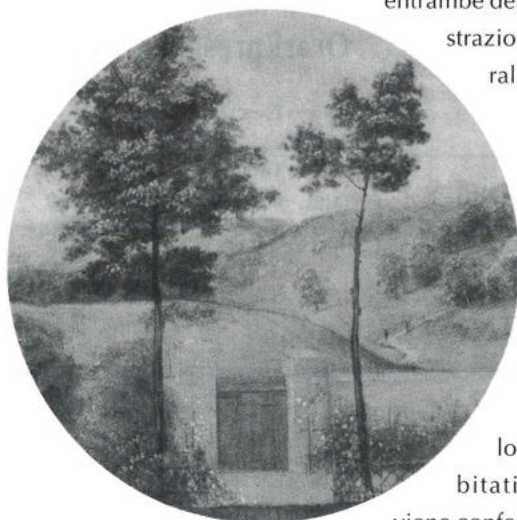


IMPRESA DI COSTRUZIONI

Società Veneta Edil Costruzioni Spa. Via Cerato, 14 35122 Padova. Telefono 049/654111.

La tutela del territorio aperto e del paesaggio rurale

Franco Posocco



Lorenzo Lotto, *Susanna e i vecchi*, particolare, Firenze, Uffizi.

La questione del territorio aperto, nasce prima della proto-legge urbanistica n. 1150/1942, allorquando, con l'approvazione delle leggi gemelle: la 1089 e la 1497, entrambe del 1939, l'amministrazione dei beni culturali e della loro conservazione viene, a causa di una visione tipicamente *crociata* del problema, separata da quella tecnica, riguardante l'assetto e lo sviluppo degli abitati; tale divisione viene confermata nella costituzione repubblicana, che assegna allo Stato la materia della cultura e alle Regioni quella dell'urbanistica.

In base alla legge 1150/1942, d'anzì citata, l'urbanistica s'interessa dunque della città e considera la campagna come un territorio *residuale*, a dispo-

sizione per le eventuali espansioni o per collocarvi le destinazioni indesiderate o incompatibili con l'abitato.

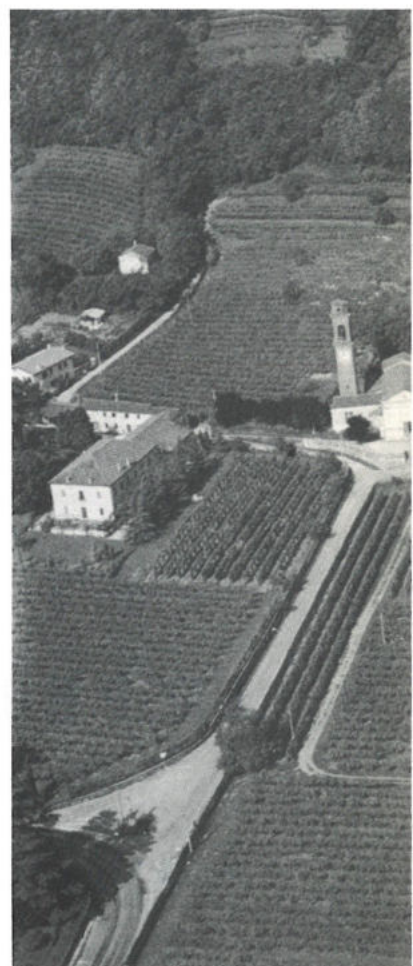
Sono evidenti i limiti e le ambiguità di una siffatta concezione *urbanocentrica*, mentre sono parimenti palesi i conflitti, che essa *in nuce* contiene.

La *ricostruzione* del secondo dopoguerra ed il successivo *boom economico* avvengono in vigenza di una normativa che ignora la campagna, intesa semplicemente con la *non città*, tanto da rendere possibili l'aggressione all'ambiente, la speculazione selvaggia, la diffusione insediativa, che allora si sono verificate; fuori della città non vi sono regole e sono all'epoca possibili tutti i misfatti.

La frana di Agrigento e l'alluvione a Venezia e Firenze dell'autunno 1966, assieme a una maggiore consapevolezza dei pericoli, cui vanno incontro la città e il territorio attraverso lo sviluppo spontaneo, portano

all'approvazione della legge ponte 765/1967, che estende all'intera superficie comunale l'obbligo della formazione del PRG e stabilisce le prime limitazioni all'edificazione extraurbana; sono i ben noti indici di 1/10 di mc/mq al di fuori dei centri abitati, che poi diventeranno 0.03 mc/mq nei progetti urbanistici redatti in osservanza delle indicazioni dei DM del 1 e 2 aprile 1968 nell'ambito della zona territoriale omogenea *agricola (E)*.

Come si vede, si tratta di una normativa di pura salvaguar-



Nelle odierne zone metropolitane centro venete, con diffusione insediativa ed espansione a macchia d'olio, convive la città, con la quasi città e con la non città; non vi è più la campagna, ma la città, ancorché vicina, non è ancora arrivata con i suoi tentacoli insediativi, che si stendono lungo le strade a collegare i paesi e le borgate in un indistinto edilizio ...



dia, di una regola vincolistica assai sintetica, che non tiene conto, né dei caratteri del territorio, né delle esigenze produttive dell'agricoltura; la norma è indifferenziata al variare della morfologia fisica, del contesto paesaggistico, della struttura aziendale e della tipologia culturale.

Su questo scenario, caratterizzato dal conflitto classico città/campagna, si apre negli

anni '70 un vivace dibattito, cui partecipano, oltre agli urbanisti, anche gli operatori del mondo rurale e quanti nel mondo della ricerca sono interessati a risolvere l'antinomia fra conservazione e sviluppo; se la città sta rapidamente mutando, anche nell'agricoltura è in corso una profonda trasformazione. In questo clima di studio e di sperimentazione viene approvata la L.R. 58/

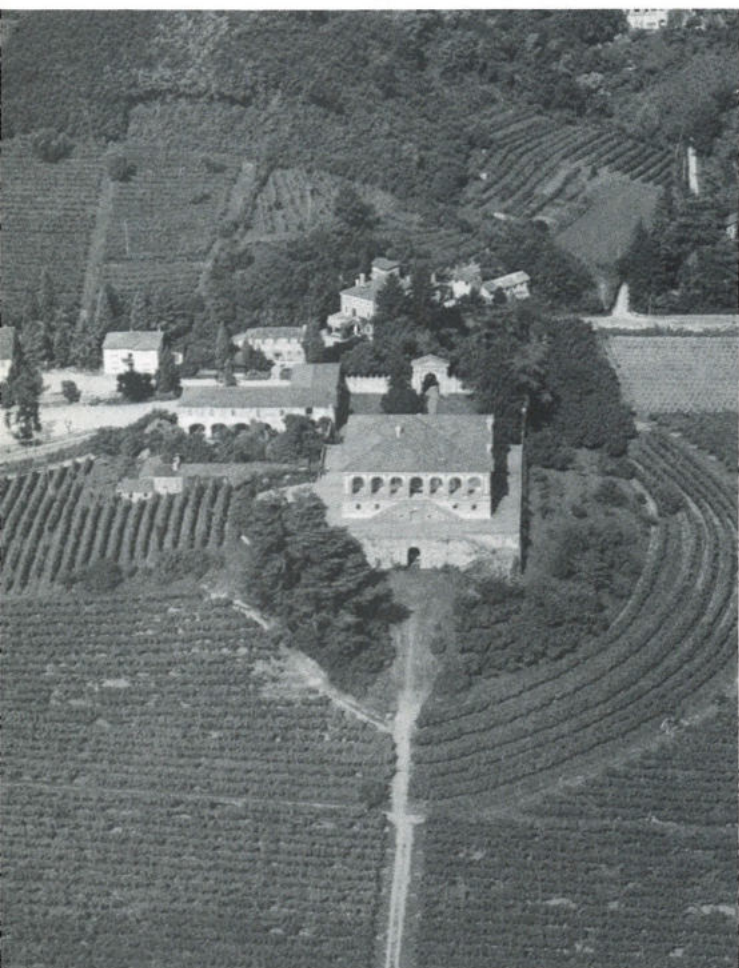
1978, che poi con alcune integrazioni (e qualche peggioramento), sarà sostituita dalla L.R. 24/1985 per *la tutela e l'edificabilità delle zone agricole*.

Il contesto in cui nasce tale normativa è quello caratterizzato dal faticoso avanzamento della disciplina urbanistica, dopo il fallimento dei disegni di legge *Sullo e Pieraccini*, le sentenze avverse della Corte Costituzionale e il generale prevalere della normativa di settore. Gli obiettivi della L.R. 24/1985 sono indicati chiaramente all'art. 1:

- a) salvaguardare la destinazione agricola del suolo valorizzandone la produttività;
- b) promuovere la permanenza nelle zone agricole degli addetti all'agricoltura;
- c) favorire il recupero del patrimonio edilizio rurale esistente.

La filosofia stessa del provvedimento si basa sul concetto di *azienda agricola vitale*, estesa a una superficie variabile a seconda del tipo di coltivazione esercitata. Queste tipologie colturali sottendono uno standard edilizio (per la residenza), anch'esso definito come variabile collegata alla tipologia produttiva (dai 60 ha nel caso del bosco a 1 ha per gli orti, i vivai, le serre ecc., cui corrispondono standards edilizi variabili dai 10 ai 600 mc/ha).

A queste norme edilizie venivano aggiunte disposizioni tendenti a favorire la catalogazione dei beni culturali e la salvaguardia del patrimonio tradizionale; queste ultime, là dove non sono state eluse, hanno effettivamente comportato il censimento dell'edilizia rurale di antica origine e l'incentivo al recupero e al restauro.



Sopra: la valle tra Torreglia, Montegrotto e Abano (Padova), un'alluvione di cemento. Da: *Colli Euganei, proposte per il Parco*, La Galiverna, Battaglia T. 1993.

A fianco: Villa dei Vescovi, Luvigliano, Padova. Da: *I Colli Euganei, natura e civiltà*, Editoriale Programma, Padova, 1989. Foto di Mario Lasalandra.

A dodici anni dalla promulgazione della legge, ma a circa venti dal dibattito, che l'ha promossa, si possono fare alcune considerazioni:

a) Appare radicalmente mutato il contesto *socio-economico*, in cui tale normativa è maturata, poiché:

- le campagne si sono ulteriormente spopolate e si è ridotta la quota di attivi nell'agricoltura;
- la produttività dei terreni non è più il fattore determinante, ma lo è il prezzo dei prodotti;
- l'eccedenza di produzione provoca l'incentivo alla dismissione delle coltivazioni;
- una quota parte dei terreni viene messa a riposo (*set aside*);
- la superficie agricola è globalmente eccedente.

b) Sembra cambiato anche il contesto *fisico-culturale*, poiché:

- è aumentato il degrado dell'ambiente;

- è aumentato il livello di industrializzazione dell'agricoltura, con i suoi effetti inquinanti;

- la città ha invaso la campagna;

- è emersa la valenza *ambientale* dell'agricoltura e-co-compatibile;

- è aumentata la domanda di *ambiente* e in genere di verde.

È poi da rilevare che non è stato conseguito l'obiettivo di raccordare la pianificazione territoriale con quella agro-alimentare, attraverso la collaborazione fra i PRG, i *piani zonali* (L.R. 21/1975) e quelli della bonifica (L.R. 3/1976).

La legge 24/1985 ha quindi rivelato la sua vera natura di *meccanismo edilizio*, cioè di normativa tendente a favorire l'urbanizzazione della campagna, più che a privilegiare l'agricoltura.

A tale riguardo, da un confronto delle fotografie aeree scattate prima e dopo la legge

in questione, si vede chiaramente che la normativa della L.R. 24/1985 ha conseguito effetti di tutela nelle zone di montagna, ove peraltro la domanda edilizia era assai bassa, oppure ostacolata da vincoli di altra natura (ad esempio quelli idrogeologici), ha del pari assicurato una difesa della ruralità nelle zone della Bassa pianura (ad esempio nel Polesine), ove vi sono vasti spazi aperti ed aziende di grande dimensione, ma ha fallito il proprio scopo nelle zone *periurbane*, ove prevale il grande frazionamento della proprietà e nelle zone *metropolitane* centro venete, ove vi è diffusione insediativa ed espansione a *macchia d'olio*.

In queste aree di alone insediativo convive infatti la città, con la *quasi città* e con la *non città*; non vi è più la campagna, ma la città, ancorché vicina, non è ancora arrivata con i suoi tentacoli insediativi, che si stendono lungo le strade a collegare i paesi e le borgate in



un indistinto edilizio. In tale condizione la L.R. 24/1985 ha provveduto a incrementare la progressione edilizia, ad aumentare la diffusione residenziale e produttiva a bassa densità, anche perché ha di fatto consentito surrettizi cambiamenti all'uso industriale di manufatti costruiti per l'attività agricola.

In gran sintesi nel Veneto centrale la legge in questione è diventata un alleato della dispersione insediativa di case e fabbriche a scapito dell'agricoltura e della conservazione ambientale, a scapito anche dell'uso razionale dell'infrastruttura e della risorsa territoriale.

Se vi sono stati indubbi effetti positivi sull'identificazione del

Sopra: illustrazione tratta da Cesare Gerolimetto, Francesco Carraro, Giuseppe Busnardo, Sergio Los, Franco Signori, *Asole, Bassano, Marostica, PLAGA FELIX*, Biblos, Cittadella 1995.



patrimonio culturale, poiché sono stati censiti i rustici, i casoni, i tabià, le ville venete minori e in genere i manufatti dell'edilizia tradizionale, talché molti paesi hanno scoperto di possedere una storia urbanistica e dei valori figurativi, tuttavia ne ha sofferto la campagna, ne sono state intaccate le aree di centuriazione e di paesaggio antico, il corredo di acque scorrenti, di siepi, di verde arborato, di libera visione degli spazi aperti.

L'edificazione incontrollata ha potuto punteggiare la pianura senza obblighi di lottizzazione e di coordinamento con l'assetto infrastrutturale del territorio, lucrando anche sulle opere di urbanizzazione.

Il PTRC, a mente dell'art. 22

della L.R. 61/1985, poteva stabilire standards e indici diversi da quelli previsti dalla legge predetta, ma non era abilitato a modificare quelli della L.R. 24/1985, né i suoi parametri; tuttavia, data la *valenza paesistica*, che gli è attribuita dalla legge Galasso, n. 431/1985 e dalla L.R. 9/1986, ha potuto emanare delle direttive da recepirsi obbligatoriamente all'interno dei PRG comunali, dei PTP provinciali e dei Piani di area, nonché in tutte le pianificazioni subordinate.

Tali criteri riguardano in particolare la storia e la morfologia del territorio, i caratteri e l'assetto dell'edificazione, la forma e la disposizione dei materiali e del sistema vegetazionale.

Si tratta di direttive che vanno rapidamente introdotte nei piani regolatori, pena l'elusione del dettato di piano regionale e la prosecuzione dell'attuale informalismo edilizio.

Il PTRC infatti ha operato:

- indicando i siti da salvaguardare (zone umide, biotopi, siti naturalistici ecc.);
- stabilendo le direttive per la pianificazione delle zone rurali;
- proponendo la formazione di un *abaco* dei tipi e delle forme;
- classificando i paesaggi.

Vi sono paesi, tra i più vicini la Baviera, ove un'agricoltura fiorente convive con paesaggi conservati.

Per conseguire lo scopo il PTRC suddivide il territorio extraurbano in ambiti, gli stessi del resto che sono stati individuati con le aerofotogrammetrie, cui prima si faceva riferimento:

- ambiti con buona integrità del territorio agricolo;
- ambiti con eterogenea integrità del territorio agricolo;
- ambiti con compromessa integrità del territorio agricolo;
- ambiti di alta collina e montagna.

Si tratta ora di constatare che la legge, buona forse per le zone estensive e per quelle caratterizzate dai rilievi, è stata sopraffatta dalla pressione urbana e dalla competizione città/campagna nelle zone più prossime agli insediamenti e comunque in tutta l'area metropolitana, che sta attorno alle direttrici *forti* del Veneto, ove la trasformazione, non certo per motivi connessi con il settore primario, è particolarmente accelerata.

È qui tuttavia che si decide, non solo il destino dell'insediamento agricolo, ma anche quello dell'armatura reticolare della *città-regione*; è qui che si compone/scompone l'assetto paesaggistico e strutturale del Veneto centrale.

Le difficoltà crescenti incontrate da ogni nuova infrastruttura che venga proposta, mettono in evidenza il livello di degrado e di consumo cui va progressivamente incontro il territorio.

Bisogna ritrovare i confini della città e al tempo stesso proteggere lo specifico della campagna, cioè il paesaggio. La legge regionale sull'edificabilità nel territorio agricolo va quindi urgentemente modificata. Ma ciò non basta; occorre infatti che dopo la recezione nei PRG dei criteri e degli indirizzi operativi dettati dal PTRC, si provveda a progettare la campagna, adeguando le norme allo specifico dei siti, sempre diversi l'uno dall'altro e acquisendo in tal senso un atteggiamento progettuale; l'esito sarà infatti stabile e soddisfacente, solo se si procederà dall'esigenza di armonizzare insieme: la richiesta di trasformazione, che proviene pressante dalle attività produttive primarie, con le necessità di protezione ambientale che, in modo altrettanto perentorio, derivano dalla cultura, non meno che dall'ecologia.

I programmi di riqualificazione urbana nel rapporto tra pubblico e privato

La valutazione dei progetti

Luisa Artuso

La riqualificazione del patrimonio ambientale delle nostre città, in particolare dell'ambiente costruito, è l'importante compito della pianificazione che abbia per obiettivo lo sviluppo urbano sostenibile dal punto di vista economico, sociale e culturale.

La crescita economica equilibrata e la qualità dell'ambiente presuppongono però un rinnovo nella gestione urbana: l'attuale scarsità delle risorse territoriali e finanziarie, la necessità di una loro razionale ripartizione e la sostanziale situazione di stallo dei modelli tra-

dizionali di intervento, pianificatorio e attuativo, motivano infatti le proposte di nuove politiche e strategie, da considerare proprio a partire dalle relazioni e interdipendenze che si vengono a creare tra i settori pubblico e privato.

Dati gli elevati costi di realizzazione delle opere pubbliche e le ridotte disponibilità di risorse finanziarie, i soggetti pubblici sono alla ricerca di nuove forme di finanziamento e di collaborazione con il settore privato, favoriti in questo da alcuni atti normativi approvati a partire dal 1990: il legi-

slatore prevede infatti che i comuni e le province possano gestire i servizi pubblici locali a mezzo di S.p.A. a prevalente capitale pubblico locale (legge 142/90 art.22) anche senza il vincolo della proprietà maggioritaria (legge 498/92 art.12); disciplina il contratto di concessione dei lavori pubblici (DPR 406/91 art.4, 2° comma) e rende possibile la concessione, anche a soggetti privati, di finanziamenti per la realizzazione di opere pubbliche (legge 175/91).

In questa direzione si sono fatte delle proposte di finanzia-

Valle S. Giorgio a Baone, Padova.
Da: *I Colli Euganei, natura e civiltà*, Editoriale Programma, Padova, 1989. Foto di Antonio Mazzetti.



mento tra cui annoveriamo, oggetto di ampi dibattiti, l'approccio del *project financing*: uno strumento utile alla realizzazione (finanziamento, costruzione e gestione) anche da parte di soggetti privati di quelle di tutte quelle infrastrutture la cui gestione consente di ritrarre flussi di cassa positivi sufficienti a remunerare i capitali impiegati.

Vi sono però ancora molteplici fattori, soprattutto di ordine culturale, che ostacolano l'ingresso degli operatori privati nei programmi di riqualificazione.

Un rapporto di cooperazione tra i settori comporta, prima di tutto, la *condivisione di scopi comuni o almeno compatibili* da parte di pubblico e privato che può essere messa in luce soltanto assumendo un atteggiamento, per molti versi contrario alla logica corrente, rivolto alla *trasparenza e razio-*

nalità dei processi di pianificazione degli interventi. L'identificazione in maniera precisa e preventiva dei rischi, con l'elaborazione di analisi economico-finanziarie di fattibilità, e la loro precisa suddivisione tra i diversi protagonisti, con studi d'impatto sull'ambiente concepito anche nelle sue dimensioni economiche, sociali e culturali, sono infatti le operazioni fondamentali per dare garanzie e fiducia agli operatori, sia privati che pubblici.

Per affrontare in modo razionale la riqualificazione urbana viene quindi proposta la valutazione dei progetti: per offrire ai decisori un «giudizio di qualità» dell'intervento, dove *qualità* è intesa come *la rispondenza a obiettivi e interessi pubblici e privati riconoscibili, la capacità di rispondere a delle attese o a dei bisogni espliciti e la congruenza con la disponibilità effettiva delle risorse.*

La valutazione dei progetti comporta in effetti delle analisi complesse e molte delle difficoltà derivano dalla scarsa disponibilità dei dati sul contesto nel quale si interviene. In parte il problema può essere affrontato con l'adozione di metodologie e competenze per raccogliere le aspettative dei settori ed evidenziare i possibili conflitti di interessi, creando le condizioni favorevoli per un confronto tra gli attori, soprattutto in momenti di pubblico dibattito. A questo fine è possibile individuare una metodologia unitaria per la preparazione e l'elaborazione di dati progettuali con l'ausilio di contributi interdisciplinari di vari esperti di ingegneria, di estimo urbano, di materie giuridiche, in grado di dare «visibilità» ai programmi di attuazione degli interventi di rinnovamento urbano.

La cooperazione fra i settori è

necessaria non solo per finanziare le iniziative di riqualificazione ma anche per evitare che progetti di intervento, gestiti da parte di un solo settore, perseguendo obiettivi indipendenti, diano luogo ad esternalità e diseconomie a scapito della collettività e/o del singolo. Anche per questo si propone di introdurre una logica di trasparenza dei processi decisionali e di programmazione per progetti, intesi come *azioni* da mettere a punto con il concorso dei molteplici attori e per le quali sia tecnicamente possibile valutare i rapporti tra obiettivi ed esiti perseguibili. ♦

Luisa Artuso, laureatasi in Scienze politiche-economiche nel '92 con una tesi sull'economia nella conservazione dei beni architettonici, ha conseguito specializzazione nelle metodologie di valutazione di impatto ambientale.

Ha condotto ricerche per il Politecnico di Milano, collaborato con la Free University di Amsterdam e attualmente svolge attività di consulenza professionale per enti pubblici e privati.



DE MARCHI Cav. ANTONIO & Figli

Impresa Costruzioni Snc

Dal 1927

Edilizia pubblica e privata • Costruzioni civili e industriali
Restauro edifici monumentali

Piazza Vittorio Emanuele II, 10

35028 PIOVE DI SACCO (PD)

Tel. (049) 5840983

Le nuove condizioni per lo sviluppo di Bassano

Lucio Gambaretto

Sindaco
di Bassano del Grappa

Bassano e il suo comprensorio hanno vissuto negli ultimi trent'anni una fase di grande sviluppo economico, sociale e demografico. Tale crescita viene sempre più ostacolata dalle carenze del sistema viario, stradale e ferroviario, rimasto nel frattempo sostanzialmente inalterato, privo di alcun ammodernamento significativo.

Per condurre il suo compito di sostegno allo sviluppo del territorio, l'Amministrazione comunale di Bassano del Grappa è da tempo impegnata a sostenere alcuni importanti interventi sulle comunicazioni stradali (completamento della superstrada Valsugana verso Trento e, per i collegamenti est-ovest, realizzazione della direttrice Pedemontana) e ferroviarie (ammodernamento delle linee Trento-Venezia e Bassano-Padova).

Comunicazioni su gomma: una soluzione ormai vicina?

Per quanto riguarda la viabilità la SS47 Valsugana presenta lungo il suo tracciato da Padova a Bassano alcuni tratti e due carreggiate a due corsie, ma molti altri stretti in vere e proprie strozzature, ancora risalenti alla prima costruzione. È urgente, quindi, il completamento del suo percorso fino a Trento. La situazione attuale è la seguente: nel tratto sud, partendo da Padova, ad eccezione della variante di Limena, per la quale è in atto la stesura del progetto di fattibilità fi-

nanziato dalla Società Autostrade, si arriva a Bassano con progetti di massima allo studio e nessun finanziamento.

Abbastanza avanzati sono, invece, i progetti per alcuni stralci a nord di Bassano. Lo stralcio di S. Nazario è stato completato anche con la valutazione di impatto ambientale ed è in attesa della scelta definitiva della variante più opportuna tra i progetti proposti. Va sottolineato il particolare che per poter attingere alle risorse stanziare per la viabilità statale tutte le progettazioni devono essere complete e già cantierabili.

La direttrice est-ovest, la SS248, ha le caratteristiche di una vecchia strada provinciale più che statale e, snodandosi in un'area metropolitana diffusa, è disturbata da continui attraversamenti di centri abitati ed intersecata da accessi e attraversamenti di strade locali che la collegano a molti centri commerciali e di produzione industriale e agricola diffusi nel territorio come è tipico del contesto veneto. Tutto ciò la rende inadeguata alle nuove esigenze del trasporto d'oggi.

Risulta perciò necessario un nuovo tracciato stradale est-ovest di grande comunicazione, la Pedemontana veneta, fondamentale per il collegamento dei paesi dell'Est europeo e della portualità veneto-friulana con i principali centri industriali dell'area centrale del Veneto e del Friuli, da Pordenone a Montebelluna Maggiore. La nuova arteria autostradale è

destinata a equilibrare i rapporti intermodali fra strutture portuali, interportuali, aeroportuali, ferroviarie, autostradali e stradali.

Per questo essa è stata indicata dalla Regione con assoluta priorità, ma se sull'importanza dell'arteria tutti concordano, la delimitazione del suo tracciato e della viabilità di servizio ha subito alterne vicende che solo recentemente hanno trovato definitiva soluzione.

Comunicazioni su rotaia: ipotesi per un domani prossimo

Un sistema di trasporti moderno necessita di poter organizzare i traffici in maniera equilibrata tra le diverse modalità di trasporto, programmando un ruolo crescente per la ferrovia nel trasporto merci pesante e negli spostamenti di persone soprattutto di tipo pendolare: è perciò opportuno che i progetti dedicati all'ammodernamento di strade e ferrovie debbano essere integrati e trattati congiuntamente.

Da queste considerazioni discendono le nostre richieste di potenziamento delle linee ferroviarie del Bassanese: la Trento-Venezia, per i collegamenti interregionali e verso l'asse del Brennero, sia per i traffici di persone che di merci, le percorrenze Bassano-Padova e Bassano-Vicenza soprattutto per gli spostamenti di tipo pendolare nell'ambito del Sistema Ferroviario Regionale del Veneto.

Desidero ribadire alcuni obiettivi, ritenuti di particolare valenza per la città, il comprensorio e per quell'ampia area di circa 150 mila abitanti che gravita sul nostro comune.

Chiediamo un'intensificazione e una velocizzazione dei collegamenti verso Venezia, attraverso quel presupposto essenziale che è l'elettificazione della Bassano-Castelfranco, per inserire la nostra città nel Servizio Ferroviario Regionale Metropolitano.

Già nel progetto per la ferrovia metropolitana regionale presentato nel 1994 dalla Regione al Ministero dei Trasporti, era contemplato un collegamento rapido, cadenzato ogni venti minuti almeno nelle ore di punta nella tratta Venezia-Castelfranco-Bassano.

Il Sistema Ferroviario Regionale Metropolitano si propone di creare un più adeguato ed efficiente sistema di trasporto intervenendo sull'esistente, potenziandolo, modernizzandolo, dotandolo di nuove strutture e servizi. Il progetto ha ottenuto nel 1995 un finanziamento statale a fondo perduto di 330 miliardi integrati con uno stanziamento regionale di altri 330. Di questo programma è in corso di progettazione solo il primo stralcio per le tratte Venezia-Padova, Venezia-Castelfranco e Venezia-Treviso.

Chiediamo, ora, che dalla fase progettuale si passi rapidamente a quella costruttiva e che le esigenze di Bassano siano adeguatamente considerate

nell'individuare gli interventi prioritari.

Chiediamo pure un ammodernamento del tracciato della Bassano-Trento, per consentire alla direttrice di svolgere quella funzione di collegamento interregionale, sia per le persone che per le merci, che ne rappresenta la ragion d'essere.

La linea Verona-Brennero costituisce indubbiamente l'arteria principale nelle comunicazioni ferroviarie, ma essa non può essere considerata come unica via percorribile senza alternative. La Valsugana, infatti, voluta come supporto utile e indispensabile, e le diramazioni per Padova e – via Cittadella – per Vicenza possono potenziare questo suo ruolo.

Interventi di spesa limitati permetterebbero di dare nuova dignità alla linea Trento-Venezia, con collegamenti cadenzati orari fra Trento e Borgo e biorari fra Trento e Venezia, questi ultimi con tempi di percorrenza dell'ordine di due ore e quindici minuti.

Interventi più sostanziali, ma sempre solo di ordine limitato, permetterebbero, con l'esecuzione di ammodernamenti realizzabili a breve termine, di dare alla linea caratteristiche del tutto diverse e idonee anche al trasporto merci, liberando almeno parzialmente la Valsugana dai TIR e valorizzando l'interporto trentino. Fondamentale è il raccordo con la linea del Brennero che, assieme all'interporto di Trento, renderebbe la Valsugana

un importante ramo di collegamento con il Nord-Est per il trasporto merci.

Della necessità di procedere quanto prima al potenziamento ed al recupero strategico della ferrovia della Valsugana, considerata quale ferrovia di alimentazione dell'asse del Brennero e di servizio per l'area produttiva del Nord-Est nella parte pedemontana e con la prospettiva di servire anche l'area del Feltrino, attraverso un sistema intermodale, e di collegare l'asse del Brennero ai porti dell'alto Adriatico, si è parlato in molte sedi e sempre ne sono stati rilevati l'importanza ed i benefici effetti nello sviluppo economico di tutto il territorio. Trascurare queste possibilità, pensare a un ruolo marginale per queste linee nell'economia del territorio sarebbe un grave errore politico.

Chiediamo di attivare con urgenza sulla Bassano-Padova un servizio di tipo metropolitano, come richiesto dalla fortissima domanda di trasporto per ora inevasa e che si riversa su una rete stradale inadeguata e congestionata, ipotizzando soluzioni innovative che consentano, con opportuna coincidenza a Cittadella, un sostanziale miglioramento delle relazioni anche su Vicenza e Milano. Due numeri: Bassano-Padova ogni ora in 45 minuti al massimo, Bassano-Vicenza pure in 45 minuti e Bassano-Milano in meno di tre ore.

Chiediamo, infine un inter-

vento importante di qualificazione della stazione di Bassano, unica nel Veneto che attualmente risulti al servizio di un bacino di utenza di queste dimensioni senza pensiline, senza sottopassaggi che assicurino la sicurezza ai passeggeri, con una carenza di parcheggi tale da essere inaccessibile già alle otto di mattina.

Quest'ultimo tema è particolarmente sentito dall'Amministrazione comunale che intende realizzare presso l'area della stazione un punto organizzato di scambio intermodale, tra mezzo privato e mezzo pubblico, tra gomma e rotaia, con l'impegno ad approfondire l'argomento con assoluta priorità per i responsabili delle Ferrovie dello Stato.

Esistono diverse possibilità di azione progettuale per aggiornare i servizi di una stazione ferroviaria, considerandola anche come spazio inserito nella complessità del sistema urbano per i residenti e come primo incontro con la città per i visitatori.

Un'ipotesi è stata elaborata con la tesi di laurea discussa da Stefano Bordin e Emanuela Menghi nello scorso anno accademico presso l'IUAV di Venezia (corso di laurea in Architettura, relatori Giorgio Lombardi, Enrico Fontanari e Mauro Parolini) e premiata come migliore tesi di laurea dedicata a Bassano del Grappa nel corso della cerimonia di assegnazione del Premio Cultura Città di Bassano nello scorso gennaio. ♦

Spazi per la musica

Ipotesi di riconversione dell'ex Macello di Padova

Anna Santi

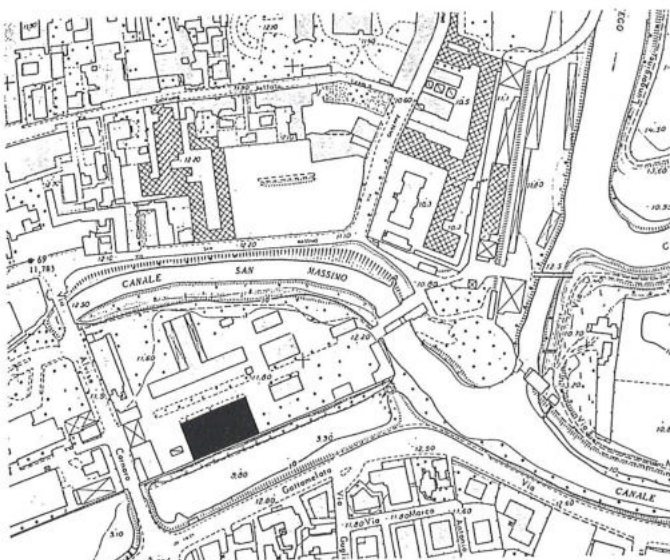
L'ex-macello a Padova

Edificio storico d'inizio secolo, esteticamente qualificato da un essenziale uso delle strutture metalliche (figura 2),

è oggi una preziosa testimonianza di archeologia industriale.

La tipologia dell'impianto segue il modello tedesco, con l'adozione di un'unica grande sala (48x25m), scandita dalla presenza di 28 pilastri a sostegno della copertura metallica e illuminata da finestroni e un lucernaio continuo.

L'impianto strutturale (brevetto di costruzione Hennebique, Torino), recentemente sottoposto a verifica statica, conferma caratteristiche di solidità tali da consentire un eventuale sovraccarico di portata (figure 3 e 4).



Scopo del lavoro è la rivalutazione dell'area prossima al centro storico cittadino intorno all'ex-Macello (figura 1) e l'identificazione di un nuovo polo tecnologico interdisciplinare. Partendo dall'analisi e recupero degli edifici industriali dismessi, si intende definire un insieme di strutture destinate a libere attività culturali; il progetto riguarda in particolare il recupero e la riconversione dell'edificio di maggior pregio, qual è l'ex-Macello, e la destinazione a centro per la produzione, la ricerca e la diffusione della musica.

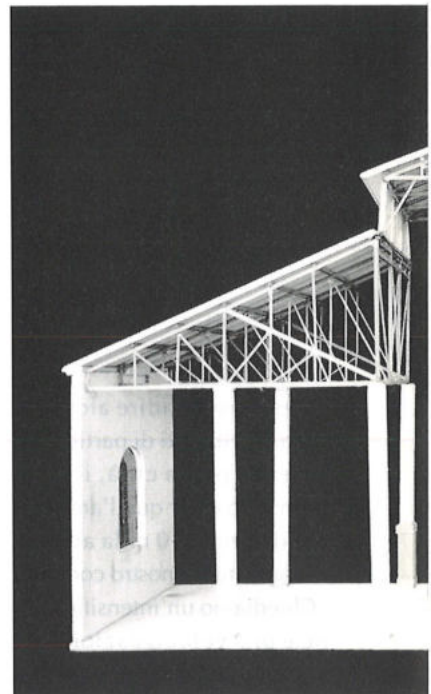
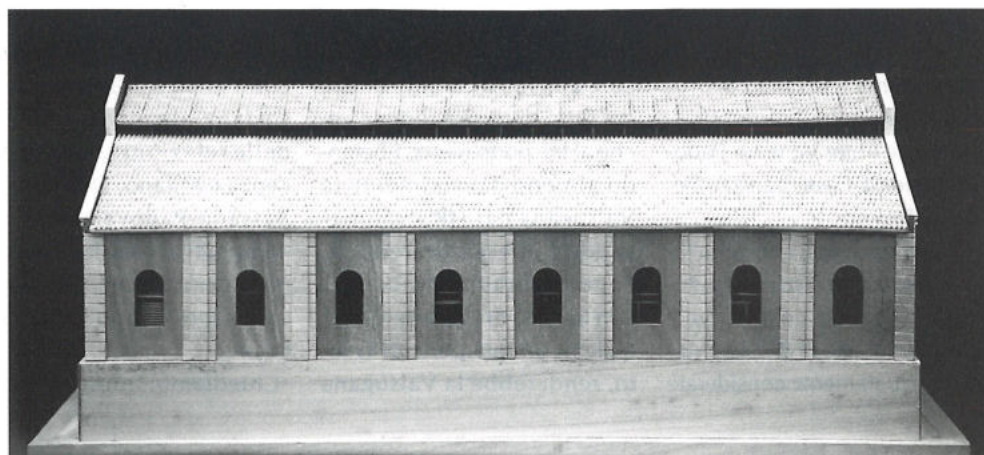
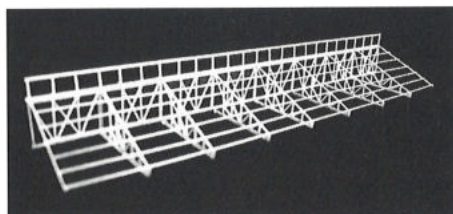


Fig. 4. Modello: sezione trasversale.

Il progetto

L'idea progettuale (figura 5) consta di tre linee di forza:

- il grande rettangolo dell'edificio esistente definisce il prisma, forma dominante di riferimento;
- la successione interna dei pilastri dell'edificio introdu-

Fig. 1. Pianta del sito.

Fig. 2. Capriate.

Fig. 3. Modello dell'edificio.



ce un ritmo regolare e suggerisce una parcellizzazione dello spazio;

- una serie di elementi (i laboratori), diversi per forma e diversamente disposti, crea un «disturbo» ritmico formale con funzione di «contrappunto» compositivo e visivo.

Il progetto interpreta la duplice necessità di:

- luogo ad alto livello di specializzazione per ricercatori della materia musicale dotato di una serie di laboratori per elaborazioni del suono, sale di prova, sale di registrazione, centro di documentazione sonora e bibliografica;

- luogo di intrattenimento pubblico volto ad una più vasta sensibilizzazione al genere della musica contemporanea sperimentale, ossia centro di formazione e sala da concerto.

Il nuovo impianto compositivo infrange la simmetria e an-

nulla l'asse dominante dell'edificio concedendo al solo volume della sala da concerto una posizione pressoché centrale, (figura 6) quasi per sottolinearne il valore di fulcro nevralgico, punto d'unione di produzione e diffusione musicale; il sistema di giustapposi-



Fig. 6. Modello: veduta interna.

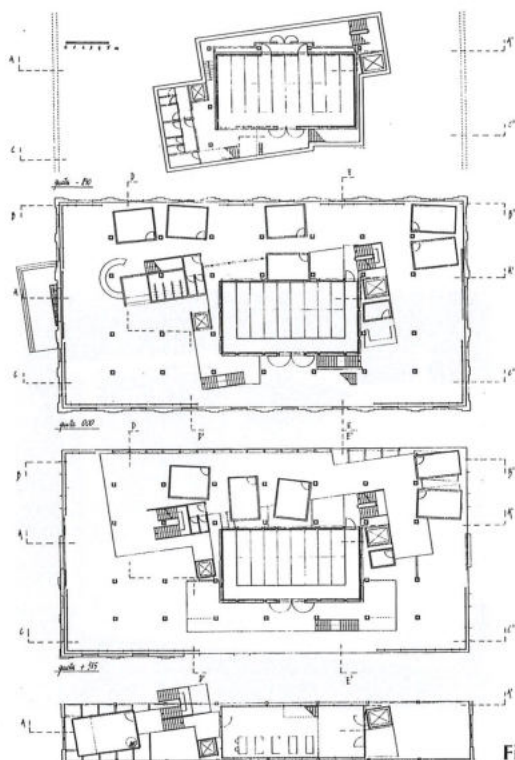


Fig. 5. Pianta.

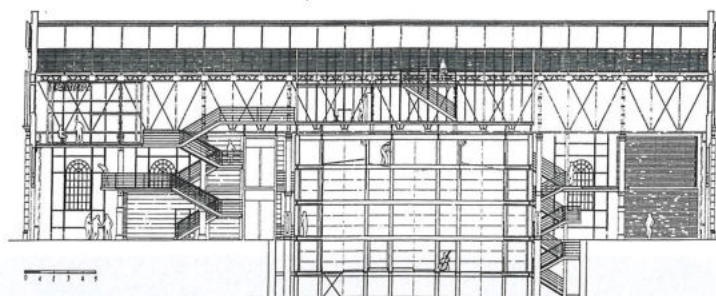


Fig. 7. Sezione longitudinale A-A'.

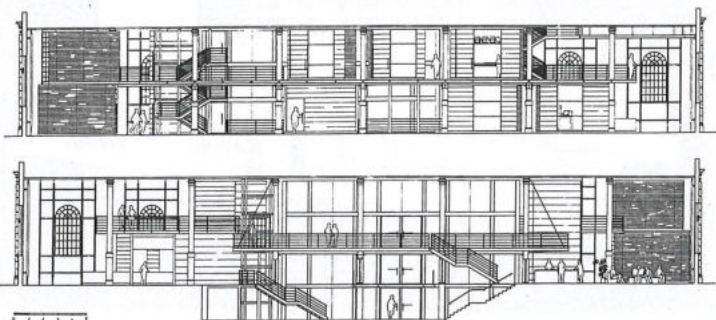


Fig. 8. Sezione longitudinale B-B'. Fig. 9. Sezione longitudinale C-C'.

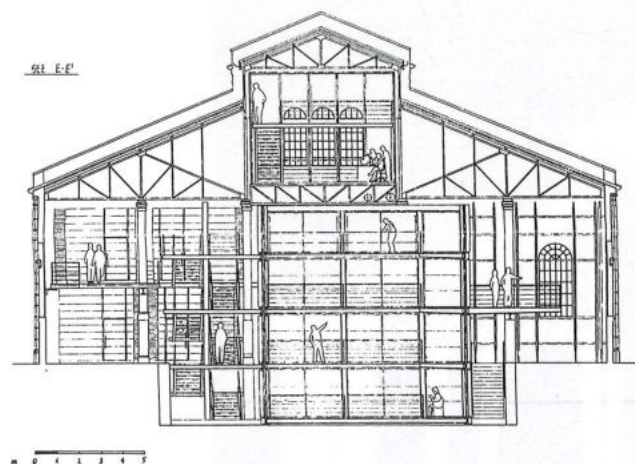
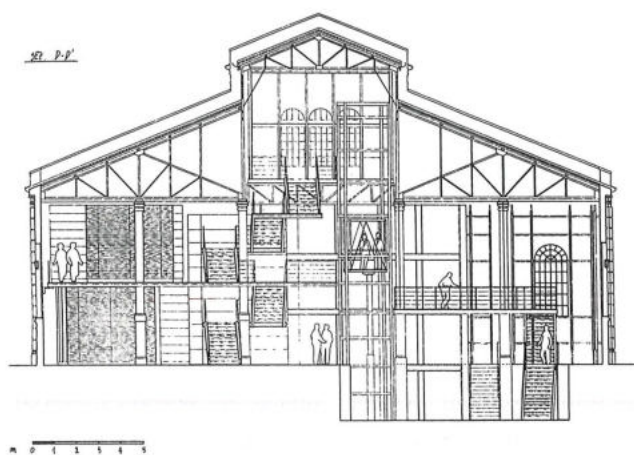


Fig. 10. Sezioni trasversali.

zione dei volumi dei laboratori invece, regolato da una legge combinatoria, si slega da qualsiasi profilo geometrico.

I servizi (informazioni, biglietteria, guardaroba, scale, toilette, ecc.) si allineano lungo un'inclinata, che rappresenta l'ideale proseguimento dell'assetto del ponte romano di accesso al lato orientale del parco, unico elemento ruotato rispetto al rigido impianto ortogonale del sito.

Amministrazione e biblioteca galleggiano nella parte superiore del contenitore tenute in posizione da travature di acciaio; la loro struttura completamente vetrata consente di prendere luce dalla finestra continua scher-

mata da *brise-soleil* e offre un'inattesa prospettiva in quota delle capriate (figure 7-9).

La scatola-volume della «sala di proiezione acustica», si contorna così di spazi più ridotti: i collegamenti tra laboratori, uffici, biblioteca, audioteca, archivio, caffetteria ecc., creano una sorta di passeggiata architettonica che ripropone, proiettandosi in altezza, l'originario libero percorso intorno ai singoli pilastri (figura 10). L'ossessiva riproposizione della struttura portante si piega di fronte alle sue possibili relazioni percettive e formali.

Il forte rispetto per l'edificio esistente rimanda alla necessità

del recupero dell'immagine integrale (sono previsti punti di tangenza e mai di integrazione tra le due strutture, esistente e di progetto) ed ha soprattutto imposto un progressivo e costante svuotamento dell'idea progettuale. Necessità volumetriche e di adeguato isolamento acustico hanno suggerito lo scavo di una parte centrale – unica vera contaminazione – destinata a stoccaggio, attrezzature tecniche, cabine-ascensori.

Una continua verifica attraverso modelli di studio (figura 11) ha di fatto condotto alla soluzione finale: il progetto diviene ricerca progressiva di vuoto e di trasparenza.

I laboratori

La progettazione dei singoli volumi segue il costante principio dell'adozione di un'intelaiatura metallica (figura 12) a garanzia di stabilità e snellezza, che definisce una tensione di richiamo interna, in sintonia con le caratteristiche strutturali dell'edificio dato.

Lo studio dell'orditura metallica portante dei volumi parallelepipedi, prevede il tamponamento delle pareti con strati multipli (elementi di rivestimento esterno e interno ed elementi di isolamento acustico).

I laboratori hanno caratteristi-

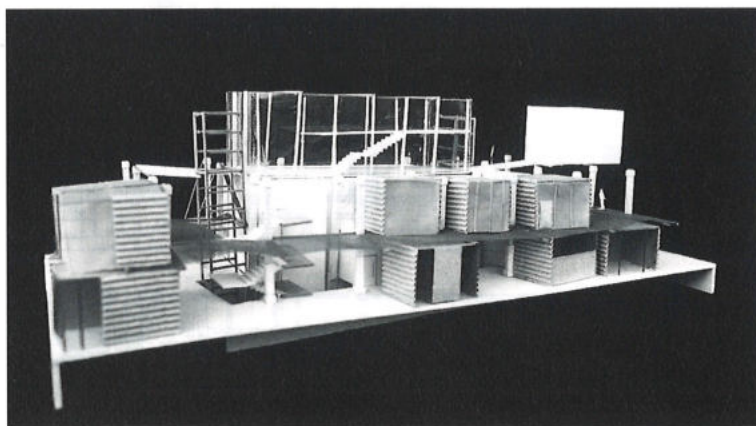


Fig. 11. Plastico di studio.

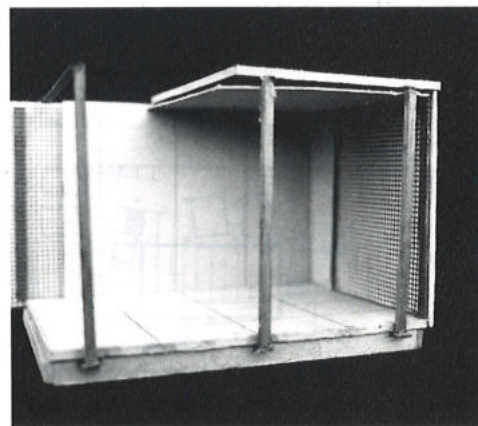


Fig. 12. Modello del laboratorio-tipo.

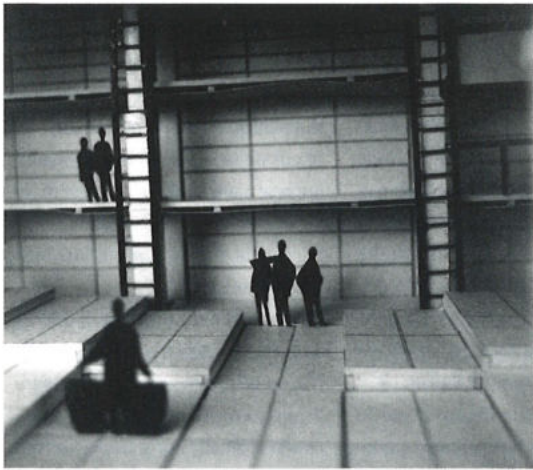


Fig. 13. Modello della sala.

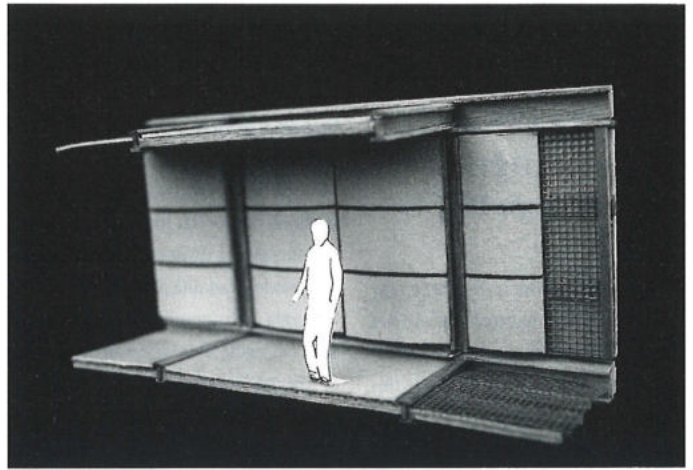


Fig. 14. Modello della sala: particolare.

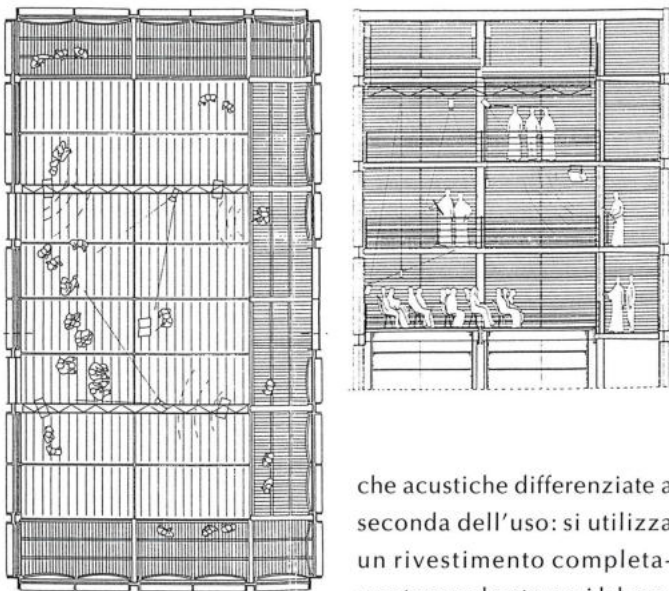


Fig. 15. Pianta e sezione della sala.

Fig. 16. Acustica previsionale: disposizione delle fonti sonore e intelligibilità della sala.

che acustiche differenziate a seconda dell'uso: si utilizza un rivestimento completamente assorbente per i laboratori elettro-acustici dove il suono elaborato elettronicamente necessita di un ambiente secco (camere anecoiche); il rivestimento è invece riflettente per le sale di prova musicale dove è richiesto un ambiente più riverberante.

Forma e acustica della sala

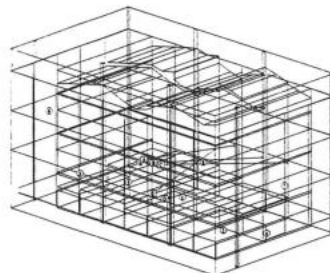
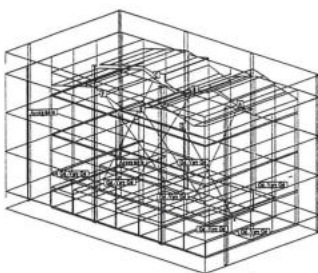
Centro nevralgico dell'intero progetto è la sala da concerto, sala di proiezione acustica e spazio d'ascolto per il pubblico (figura 13).

Si tratta di una sala modulabile, dalla risposta acustica variabile, grazie all'utilizzo di sistemi meccanici (pavimento a sospensione pneumatica e soffitto flottante) e all'introduzione di elementi variabili (pannelli mobili assorbenti e/o riverberanti e supporti supplementari in prossimità del singolo esecutore o del gruppo di musicisti).

La sala dalla forma di semplice parallelepipedo, dotata di tre ordini di palchi (figure 14 e 15) permette di variare il posizionamento (frontale, lungo i

lati e su più livelli) dell'orchestra o dei gruppi musicali, e di alternare i musicisti al pubblico, senza più rispettare le usuali ripartizioni. L'adozione di moderni dispositivi elettro-acustici ne completa il controllo e apporta correzioni in tempo reale (figura 16): la messa a punto acustica può essere definita di volta in volta, in funzione della struttura orchestrale, della volontà del compositore o della libera interpretazione dell'esecutore.

La sala può assumere configurazioni diverse per soddisfare necessità acustiche diverse, differenti requisiti sonori, varietà di interpretazioni: la sala così predisposta ottimizza la sua prestanza acustica per una programmazione musicale sempre più estesa. ♦



A PADOVA IL TERZO CONVEGNO INTERNAZIONALE DI LOGISTICA 9-11 Luglio 1997

Dopo la Qualità la Logistica rappresenta la nuova frontiera nel processo di miglioramento delle strutture e dell'organizzazione delle imprese.

La logistica come la qualità presenta una forte connotazione sistemica interna ed esterna all'impresa perché mette in relazione una pluralità di soggetti impegnati nel miglioramento complessivo delle prestazioni.

La catena di fornitura che collega fornitori, produttori, punti di stoccaggio e clienti è costituita da un network complesso di soggetti operanti in località diverse e decentrate. Per le imprese la catena di fornitura deve tuttavia essere un sistema integrato di attori opportunamente collegati che garantiscono un flusso di prodotti trainato dalla domanda. Per ottenere questo risultato è necessario non solo il miglioramento e la riprogettazione dei processi del singolo anello della catena ma anche un'accurata gestione dell'informazione lungo tutta la catena di fornitura.

Nel corso degli ultimi anni i servizi di logistica hanno conosciuto un profondo processo di evoluzione acquisendo, parallelamente, una crescente rilevanza strategica. La natura stessa della domanda dei servizi logistici formulata dalle imprese produttrici e distributrici è fortemente cambiata. L'acuirsi del confronto competitivo tra le imprese su scala mondiale, la rapidità dei processi di innovazione tecnologica e la diffusione di nuove forme di organizzazione tra le imprese hanno avuto un forte impatto anche sui servizi di logistica.

La logistica può essere considerata oggi come un sistema indirizzato alla attuazione di alternative organizzative e progettuali, sia interne che esterne all'impresa, che minimizzino i costi della attività aziendale considerata nel suo insieme.

In conseguenza di ciò la funzione logistica ha progressivamente assunto una diversa e rinnovata importanza ai fi-

ni delle strategie competitive e cooperative delle imprese, rappresentando l'elemento operativo attraverso cui sviluppare e rendere efficienti il rapporto con il mercato e con altre imprese.

Dal punto di vista organizzativo, la gestione dei servizi logistici è passata da una somma dispersa di operazioni indipendenti ad una graduale gestione integrata. Ciò comporta tra le altre cose la necessità di selezionare le diverse attività logistiche acquisendo sul mercato alcuni servizi a più basso valore strategico.

Pertanto accanto alla costruzione di specifiche capacità interne di gestione e di controllo dei flussi logistici si affianca gradualmente una maggior attenzione per le fonti esterne di capacità organizzative e quindi per l'*outsourcing* delle stesse. Le scelte di *outsourcing* possono essere dettate da esigenze di aumentare l'efficienza, qualità del servizio, in virtù della accumulazione di *skills* specifici da parte di operatori esterni, e dalla ricerca di maggiore flessibilità. Recenti ricerche dimostrano che le imprese ricorrono sempre più frequentemente a *third-party logistics*.

A corredo di questa strategia è intervenuto lo sviluppo di un'offerta ampia e diversificata di servizi logistici. Sta infatti crescendo in modo evidente la presenza di operatori del settore che gestiscono le attività logistiche di terzi. Tale risposta si è concretizzata principalmente in una trasformazione degli operatori logistici che sono passati da una offerta di servizi logistici *stand alone* (operatori specializzati per modalità del servizio) a una crescente offerta di servizi integrati che incorporano non solo la movimentazione dei beni da un punto all'altro del territorio ma anche un insieme di servizi che richiedono un coordinamento organizzativo tra attività di approvvigionamento, produzione e distribuzione.

Gli operatori logistici (*third party logistics*) si configurano sempre più come prestatori di pacchetti integrati di servizi. L'offerta di soluzioni logistiche globali e customizzate sulle esigenze dei singoli segmenti di domanda richiede risorse che, non essendo spesso rintracciabili presso un singolo operatore logistico, spingono verso processi di concentrazione (fusioni e

acquisizioni) e di cooperazione (*joint venture*).

In questo processo si affermano di conseguenza nuove figure di operatori organizzati per rispondere in modo specifico alle esigenze dell'utenza quali i *multimodal transport operator* che stabiliscono un contatto diretto con l'utenza e costituiscono l'unico soggetto di interfacciamento con essa.

Il tema dell'*outsourcing* e la crescente presenza di operatori logistici è, inoltre, fortemente legato a quello dell'integrazione dei mercati e quindi all'esigenza di organizzare i servizi logistici su scala europea e mondiale. Una recente indagine mostra che nonostante i significativi cambiamenti prodottisi nella gestione della logistica in Europa le imprese non trovano ancora una sufficiente offerta di servizi.

La logistica e i trasporti sono elementi fondamentali dello sviluppo anche per una regione come il Nord Est d'Italia. Lo sviluppo eclatante delle imprese manifatturiere avvenuto negli ultimi anni ha portato con sé anche ingenti problemi di logistica. Non c'è stato purtroppo un eguale sviluppo delle infrastrutture e con fatica si sono create premesse per nuove forme di organizzazione delle attività logistiche.

Il problema è multidimensionale. In primo luogo si deve considerare la gestione delle attività logistiche, da parte delle singole imprese, con i problemi indotti dalla pressione competitiva a migliorare le performance sia della logistica in entrata (approvvigionamento) che di quella in uscita (distribuzione).

La creazione di rapporti con un insieme di soggetti esterni all'impresa e la necessità di ottimizzare le prestazioni mette in rilievo anche la dimensione tecnologica delle attività logistiche e in questo ambito, quindi, la diffusione di tecnologie informatiche e telematiche (p. es. i sistemi di controllo satellitare o il controllo in tempo reale dei carichi).

Il tema dei trasporti nella logistica chiama in causa la dimensione infrastrutturale dei fenomeni e quindi per esempio la relazione tra infrastrutture pubbliche e private: porti, interporti, aeroporti e magazzini generali etc. Si fa sempre più pressante l'adozione di soluzioni tecnico-organizzative come l'intermodalità nel quadro di un pro-

cesso di razionalizzazione del sistema dei trasporti.

Si rende pertanto necessario una visione integrata del fenomeno logistico in cui siano coinvolti tutti i soggetti, imprese manifatturiere, imprese di servizi logistici, enti istituzionali e pubblici per la realizzazione di sistemi logistici avanzati.

È evidente inoltre come tale processo di crescita debba procedere in linea con un più vasto processo di integrazione europea rispetto al quale il Nord-Est d'Italia non può ulteriormente procrastinare attenzione e risparmiare energie. La logistica si presenta quindi in questo momento come uno dei temi più ricchi di prospettive.

Per dibattere i temi attuali della gestione della logistica si terrà presso l'Università di Padova, dal 9 all'11 luglio del 1997, la terza edizione dell'International Symposium on Logistics (3rd ISL). Il convegno, che ha frequenza biennale, è organizzato congiuntamente dall'Università di Padova e dall'Università di Nottingham (UK).

Il convegno è supportato da EurOMA (European Operations Management Association), associazione che riunisce a livello europeo ricercatori nell'ambito della produzione e logistica. Danno il loro supporto inoltre l'Institute of Logistics (UK) e l'Associazione Italiana di Logistica (AILOG).

Sono attesi al convegno partecipanti provenienti da più di 20 paesi distribuiti tra Europa, Americhe e paesi dell'est asiatico. La lingua ufficiale del convegno è l'inglese.

L'invito al convegno è esteso anche a operatori del settore e imprese in quanto vuol essere occasione di incontro e dibattito su casi ed esperienze.

Per informazioni

Prof. Moreno Muffatto
Dipartimento di Innovazione Meccanica e Gestionale, Università
Via Venezia 1, 35131 Padova
Tel (049) 827 6725
Fax (049) 827 6716
E-Mail: muffatto@ipdunivx.unipd.it
Programma e iscrizioni al convegno:
Sistema Congressi, Via Jappelli 12,
35121 Padova
Tel. 049 651699, Fax 049 651320
Indirizzo Internet:
<http://www.unipd.it/logistics.html>



Comune di Padova

Collegio
dei Costruttori
di Padova

Galileo
Rivista di informazione, attualità
e cultura degli Ingegneri di Padova

COMPLESSO RESIDENZIALE

« I MULINI »



Il presente intervento di restauro riguarda un edificio sito in via Savonarola, di lato a ponte Molino. La finalità di ottenere moderne esigenze commerciali e residenziali si confronta con uno stato di fatto in cui

la distribuzione interna rispecchia la tipologia dell'«occhio di portico».

Tipico esempio di edilizia padovana, rappresenta l'antica abitazione unifamiliare «media» che, come specificato dalla relazione

tecnico-illustrativa, si colloca quale *intermedia* tra il «palazzo» e la «casetta» (*elemento di schiera*). Legato all'edilizia fluviale è anche il prospetto verso il corso d'acqua, aderente alle cortine edilizie che seguo-

no i canali urbani – vedi canale delle Torricelle e l'ansa di ponte S. Leonardo – con terrazzini, affacci e giardini rivolti all'acqua.

Il complesso ha generato, quale frutto delle modificazioni distributive, una se-

DAL PROGETTO AL CANTIERE

Committente

INIZIATIVA Srl

Progettazione architettonica esecutiva

Ufficio Tecnico INTERCOS Srl

Arch. Mauro Conte

Progetto opere in calcestruzzo armato

Ing. Mario Fiscon

Direzione Lavori

Ing. Luciano Bentivegna

Impresa esecutrice

INTERCOS Srl

Consistenza dell'intervento

12 appartamenti, 1 ufficio, 1 negozio

1 magazzino, 9 posti auto



rie di nuove funzioni modellate sui precedenti volumi e sui reticoli costruttivi dichiarati dalla griglia dei muri di spina in obbedienza a quanto dettato dalla Commissione Edilizia. L'assetto ultimo prevede una unità abitativa per piano con zona giorno rivolta al fiume, quindi a sud, e una zona notte orientata a nord verso via Savonarola.

Sulla strada si aprono le aperture del piano terra con «i tre ingressi agli appartamenti e ad un ufficio, un negozio con ingresso indipendente in classe D e un ufficio in classe B sempre con ingresso indipendente che si è po-

tuto ricavare riportando in quota il solaio che pendeva verso il fiume. Il solaio in laterocemento dell'ufficio verrà sostituito da un solaio in legno, mentre i restanti in legno saranno restaurati e consolidati.

La prima parte dell'unità B presenta l'elemento di schiera di «passo monocellulare».

L'unitarietà minima di tale tipo edilizio è bene espressa dall'unicità della campata di portico, e la versione base è costituita da due o tre piani.

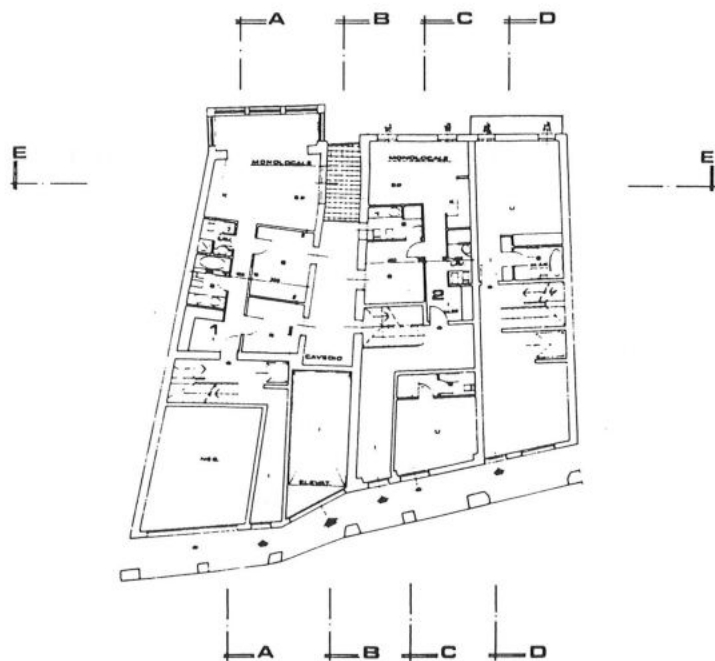
Questi hanno ciascuno una stanza verso strada ed una verso "l'area di

pertinenza" retrostante, nel nostro caso il fiume, oltre ad una scala trasversale intermedia.

Sotto il portico si ha l'ingresso e il magazzino, oppure una bottega, nel qual caso compaiono due aperture ben distinte. Nel vano retrostante del piano terra, verso il fiume, c'era la cucina, nei piani superiori le camere da letto.

Accanto alla scala, che verrà mantenuta nel medesimo sito e consolidata, si posizionerà un ascensore. Si procederà quindi ad un restauro di tipo conservativo per i muri perimetrali e





di spina, tutti facenti parte della preesistenza riportandoli alla dignità perduta».

Lo stato di fatto riconoscibile all'interno della seconda unità è diverso a causa di alcuni interventi di pesante ristrutturazione avvenuti in passato. Questi sono scaturiti da un'analisi delle stratificazioni storiche che ha permesso il recupero della tipologia ad occhio di portico con la scala sistemata nella posizione trasversale intermedia. L'analisi del muro di spina ha evidenziato la posizione originaria della scala, recentemente ricostruita in ferro per poi essere demolita e lasciar posto ad un deposito.

Molto piacevole è il giardinetto interno affacciato sul corso d'acqua in sostituzione del precedente cavedio.

Anche l'unità D è stata modificata quasi radicalmente negli anni Cinquanta, ma pur rispondendo alla tipologia del lotto gotico, la maggior larghezza dell'area pertinente permette la collocazione di due unità per piano, una sul fronte strada e l'altra sul fiume.

Ogni unità di piano è dotata di ingressi e di corpi scala autonomi, mentre due di questi ultimi sono serviti da un ascensore per consentire l'accesso all'autorimessa interrata comune «unica parte dove il progetto permette interrelazione tra le unità di piano, ampliando l'interrato esistente sotto

l'unità D a tutto il perimetro dell'edificio [...] reso accessibile da via Savonarola tramite un traslatore verticale per autovetture e dai due vani scala serviti da ascensore. Tale intervento viene richiesto in base alla legge 122/89». Il piano interrato è illuminato da finestre di piccole dimensioni rivolte al fiume ed ospita nove posti auto e un magazzino collegato al negozio del piano terra tramite una scala interna.

Il restauro interessa il prospetto su strada in misura del tutto conservativa e nel pieno rispetto della forometria «ad eccezione del portico architravato che è oggetto di ripristino per aumentare l'omogeneità dell'intero prospetto». Da segnalare due modesti archi a quasi tutto sesto sorretti da pilastri molto corti che, in passato, non agevolava il transito: un accesso all'interno del lotto risolveva la situazione, alla pari di altri edifici dell'epoca «questo "ambitus" di distacco lo si trova documentato anche nella pianta di Giovanni Valle mentre, in epoca posteriore, viene tamponato e lo si trova, successivamente modificato, chiuso su strada ed aperto sul fiume nei catasti napoleonico-austriaco e italiano. Ora questa parte di edificio chiuso su strada (unità di classe D) presenta una facciata omogenea dal punto di vista compositivo con il prospetto generale e sarà mantenuta e restaurata, mentre

crediamo che la chiusura sul fiume sia da interpretarsi come superfetazione eliminata».

Alla creazione di una calibrata cadenza di pieni e vuoti contribuisce la valorizzazione della loggia finestrata, con parti fisse ed altre apribili verso il corso d'acqua. A sua volta, l'interno, dove è prevista la zona soggiorno-pranzo sarà illuminato dalla luce e godrà del panorama.

Alla loggia si sovrappongono una vasta terrazza e due terrazzi minori coronati da parapetti in ferro di fattura omogenea per tutto l'edificio.

Per le finestre sul fiume è stata studiata un'operazione di pulitura finalizzata al recupero delle cornici lapidee del piano nobile. A questo si accompagna la riproposizione di cornici simili nella trifora del piano terra, oltre al riallineamento della forometria com'era nello stato di fatto. L'intento risponde perciò allo spirito che ha guidato l'intero progetto di recupero che «attraverso una chiave di lettura per "setti" recupera le caratteristiche tipologiche originali e sottolinea questa metodologia utilizzando anche il colore degli esterni che sarà diverso per ogni "occhio di portico", salvo poi ricomporre il tutto in un contesto dialetticamente omogeneo e vitale capace di suscitare quelle emozioni particolari delle case che si affacciano sul fiume». ♦

PROFILO D'IMPRESA

FATTI, FIGURE E CIFRE DELLE IMPRESE DEL NORD-EST

IMPRESA EDILE



INTERCOS Srl

Interventi sul Territorio e Costruzioni

Uffici: Via Monte Rosa 1/3

35020 Villatora di Saonara (Padova)

Tel. (049) 8791777, fax (049) 8791788

Magazzino: Via IX Strada 25, 35129 Padova

Tel. (049) 8075949, fax (049) 8073299

Anno di fondazione

1986

Legale rappresentante

Ing. Pierantonio Cingolani

Amministratore Delegato e Direttore Tecnico

Ing. Mirko Ferrarese

Componenti Settore Tecnico

6 persone

Dipendenti tra uffici e cantieri

20 persone

PRINCIPALI SETTORI DI INTERVENTO

- Ristrutturazione edifici storici a prevalente uso residenziale
- Costruzione edifici nuovi ad uso residenziale
- Costruzione edifici industriali

STORIA

INTERCOS Srl nasce il 19 gennaio 1989: l'ambito di attività è il settore edile, con particolare riguardo alla componente del recupero e restauro come società specializzata nel restauro e nella ristrutturazione di case di valore ambientale per epoca, stile di costruzione e posizione: edifici che fanno parte del patrimonio e della memoria collettiva.

Le scelte progettuali sono volte al pieno recupero per ridare ad ognuno di loro l'identità originaria nel rispetto di rigorosi parametri conservativi e restituire integro alla città un segno del passato. I prossimi anni saranno gli anni del recupero nel mercato delle costruzioni e la quota di mercato rappresentata dalla domanda di recupero passerà dal cinquanta all'ottanta per cento del mercato edilizio.

Gli effetti di questo impatto introducono rilevanti mutamenti all'interno del mercato: nella domanda, nei ruoli degli attori del processo edilizio e nei rapporti tra i produttori e utenti; cresce la domanda della qualità estetica e funzionale. E mentre queste tendenze crescono, la popolazione diminuisce e il patrimonio residenziale entra nella sua fase di vecchiaia: negli anni '90 le abitazioni realizzate negli anni '50 compiranno quarant'anni, periodo nel quale quasi tutti gli elementi fabbricativi non strutturali degli edifici cedono la loro funzionalità e vanno sostituiti per mantenere la qualità del bene edilizio.

D'altra parte sono cambiati i parametri di riferimento dei prodotti: diventano predominanti quelli dell'innovazione e della qualità, ciò che conta non è la qualità della singola operazione tecnica, ma la qualità dell'organizzazione che gestisce il processo di produzione di un prodotto.

Questo è l'orizzonte e la sfida dell'azienda che con i suoi trenta dipendenti, giovani e motivati, guidati dall'Amministratore Delegato e Direttore Tecnico, ing. Mirko Ferrarese, si sforza di crescere e riuscire nell'impresa di fare bene cose durevoli e di qualità, nel miglior rapporto di prezzo.

PARETI OCS



**LA NOSTRA AZIENDA
AL VOSTRO SERVIZIO**

Per attuare:

- nuove realizzazioni
- ristrutturazioni
- arredamento uffici
- Pareti divisorie attrezzate e sterili
- Insonorizzazioni
- Pavimenti e controsoffitti tecnici
- Strutture in acciaio, facciate e serramenti

Abbiamo lavorato e lavoriamo per:

Autosaloni - Banche - Caserme - Centri commerciali - Centri di ricerca - Chiese - Fiere
Industrie - Laboratori - Luoghi di ritrovo - Magazzini
Negozi - Ospedali - Palestre - Sale congressi - Scuole
Spazi relazionali - Spedizionieri - Strutture Espositive
Strutture Sportive - Tribunali - Uffici Direzionali - Uffici Operativi - Uffici Pubblici - Università - Zuccherifici...

Interpellateci per i Vostri Progetti



Via Battaglia, 167 - 35020 ALBIGNASEGO (PD) Italy - Tel. 049/8805422 - Telefax 049/8805385

Eugenio Miozzi, l'ingegno tecnico

Enzo Siviero

Quando nel secolo scorso, all'insegna del «progresso», Venezia venne collegata alla ter-

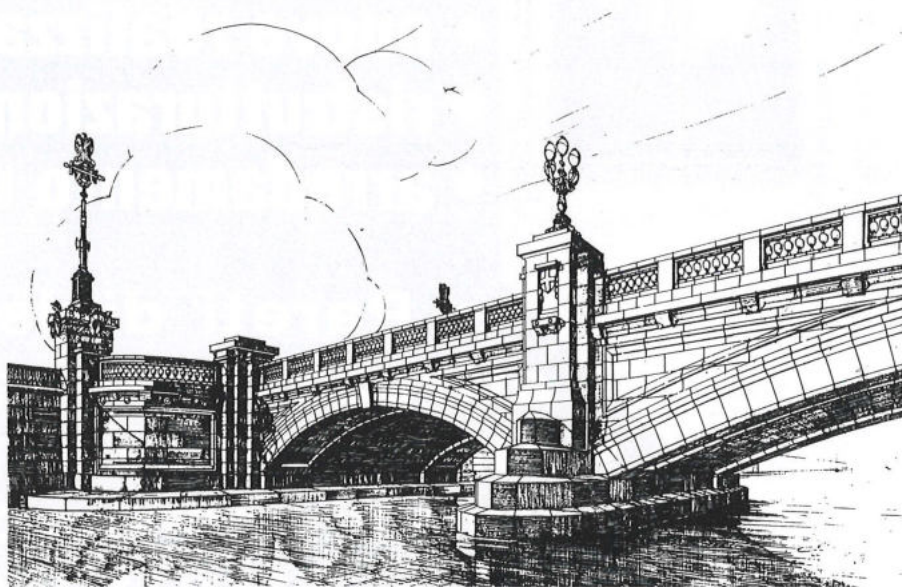
piazza S. Marco con un ponte pedonale «sospeso» a più campate.

Anche se l'opera non fu rea-

nare – con i suoi ponti sospesi – ideato da Eugenio Miozzi per il collegamento automobilistico di Venezia con Chioggia e Ravenna, quale naturale completamento del raccordo con la terraferma costituito dal ponte stradale, oggi della Libertà, parallelo al ponte ferroviario ottocentesco.

La questione dei ponti sospesi era stata vissuta da Jappelli attraverso i suoi contatti con Navier e le grandi realizzazioni europee, ma soprattutto nel raccordo con la Scuola degli Ingegneri di Padova che avrebbe trovato in Gustavo Bucchia e Pio Chicchi eccezionali maestri nell'arte del progettare e costruire strutture metalliche.

A distanza di qualche decennio e in concomitanza con le grandi realizzazioni americane, il «ponte sospeso» entra quindi nella cultura di Eugenio Miozzi, emblematica figura di tecnico del XX secolo che sa operare, nei trent'anni di attività come ingegnere capo dell'amministrazione veneziana, grandi trasformazioni urbane e ter-



Progetto per il ponte Druso a Bolzano (1930).

raferma con un ponte ferroviario translagunare, Giuseppe Jappelli ideò un proseguimento della linea ferroviaria lungo la Marittima che prevedeva un terminale alla Dogana da cui, superato di un balzo il Canal Grande, si sarebbe raggiunta

lizzata – e oggi non possiamo che rallegrarcene – pur tuttavia la dimensione di questi pensieri e l'ingegno tecnico che ne sottende la realizzabilità contribuirono non poco a costituire il retroterra culturale del progetto della strada translagu-

Eugenio Miozzi l'ingegno tecnico

**IUAV Archivio Progetti
Ex Cotonificio di S. Marta
Dorsoduro 2196, Venezia
7 marzo - 6 giugno 1997
lunedì-venerdì 10.30-16.30**

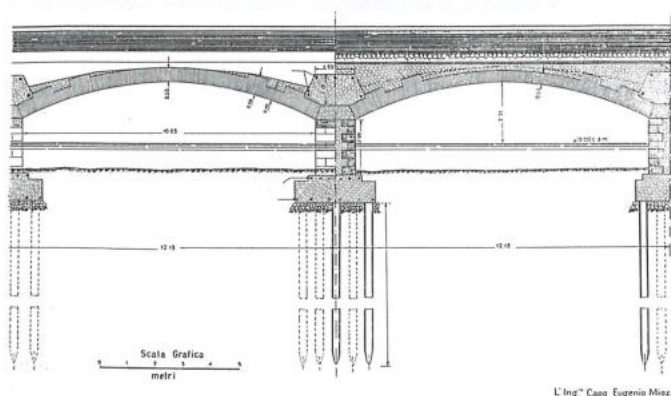
Presso la sede dell'Ex Cotonificio Veneziano di Santa Marta, si è inaugurata il 6 marzo scorso, la seconda mostra organizzata dall'Archivio Progetti dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia: **Eugenio Miozzi, l'ingegno tecnico**. La mostra espone circa cinquanta disegni di progetto, scelti tra le migliaia di documenti che costituiscono l'archivio dell'ingegner Eugenio Miozzi (1889-1979).

L'Archivio Progetti, in questi ultimi anni, ha raccolto una ricchissima documentazione sulle trasformazioni urbane della città di Venezia nel Novecento e sull'attività dei maestri, docenti presso l'IUAV, costituita, principalmente, da fondi archivistici relativi all'attività professionale di ingegneri e architetti.

ritoriali non solo a Venezia ma nell'intera area veneta.

Tra l'avvento della ferrovia e quello dell'automobile corrono cento anni di interpretazioni del «progresso» che, se ci vedono ammirati per le enormi questioni tecniche che si seppero affrontare e risolvere anche solo nel prefigurare opere di vasta portata, ci inducono tuttavia a considerare con una nuova e maggiore sensibilità i possibili interventi di oggi sul tessuto veneziano e la recentissima proposta di Santiago Calatrava per il quarto ponte sul Canal Grande – lo stesso Miozzi ne progettò uno, coperto, in legno tra la Ferrovia e piazzale Roma – ci sembra possa essere un esempio.

Sia il «quarto ponte» di Calatrava che il ponte degli Scalzi di Miozzi sono infatti frutto una concezione costruttiva e una cura del dettaglio tali da richiamare alla mente la raffinata cultura settecentesca così presente in Venezia e così ben espressa a Parigi, per quanto riguarda l'arte del «pontifica-



Lavori di costruzione del ponte Littorio (1933) e sezione longitudinale.

re», da Jean Rodolphe Perrenet.

Miozzi stesso, nel 1952, volle valutare l'impatto ambientale del suo nuovo ponte commissionandone un'acquaforte di ambientazione settecentesca.

Non può sfuggire, pur in una diversa collocazione temporale e culturale, il parallelismo tra queste opere dotate di inu-

suale arditezza cui si accompagna un'espressività formale che richiama un «pensiero alato» possibile solo allorché, in una cultura universalizzante, i confini tra ingegneria e architettura diventano evanescenti per far luogo all'arte del costruire dell'uomo per l'uomo, nella storicità di un passato vivente che tanto può

insegnare a chi può e vuole apprendere.

E Miozzi mostra di avere forte e ben cosciente memoria storica della vita costruttiva di Venezia anche in quel suo ponte dell'Accademia, opera simbolo di questa città dove tutto è movimento e nulla può considerarsi definitivo. Nato come provvisorio negli anni '30, og-

In concomitanza con la mostra, l'Archivio Progetti pubblica il volume **Eugenio Miozzi, 1889-1979: inventario analitico dell'archivio**, a cura di Valeria Farinati, che presenta l'intero inventario del fondo archivistico ordinato cronologicamente e suddiviso in: Progetti, Studi, Carteggi, Fotografie, Pubblicazioni.

Il Rettore, Marino Folin, dopo aver ricordato l'importanza della figura di Eugenio Miozzi per la storia veneziana di questo secolo, ha ringraziato gli eredi, ingegner Giuseppe Miozzi e signora Lidia Miozzi Croff, per la donazione dell'archivio.

Roberto Sordina, Presidente del Comitato Tecnico Scientifico, ha presentato l'inventario analitico dell'archivio, il primo di una serie di inventari a stampa dei fondi conservati presso l'Archivio Progetti, momento di approfondimento e di riflessione sui metodi inventariali e sul raggiungimento di standard documentali nel campo degli archivi di architettura. Ha quindi ricordato il contributo alla realizzazione del volume dato dall'Ordine degli Architetti, dall'Ordine degli Ingegneri e dal Collegio degli Ingegneri della Provincia di Venezia, oltre al nuovo applicativo Easyweb per percorsi museali guidati, una coproduzione pubblica e privata (luav e Nexus) messa a punto in occasione della mostra.

L'intervento del professor Enzo Siviero, curatore con Valeria Farinati della mostra, ha concluso la manifestazione.

Il ponte degli Scalzi in costruzione (1934).



getto di accesi dibattiti sulla sua destinazione, dopo mezzo secolo, con un intervento che ne ha mantenuto l'aspetto rinnovandone la struttura portante, esso ha trovato una sua nobile identità «provvisoriamente definitiva».

Pur essendo buon conoscitore della tecnica del cemento armato per averla usata con ottimi risultati nella costruzione e ricostruzione di numerosi

ponti nell'area veneta, Miozzi ne ravvisa tuttavia l'inapplicabilità per i ponti veneziani, sia per la limitata deformabilità consentita dalle strutture realizzate con questo tipo di materiale in presenza di forti cedimenti differenziali tipici del sottosuolo veneziano, sia per una certa qual istintiva diffidenza in merito alla sua durabilità nel tempo in ambiente marino, dimostratasi di ecce-

zionale lungimiranza a giudicare dagli esiti non certo felici che si sono riscontrati nel recente passato.

Più opportunamente, per i suoi ponti veneziani, Miozzi con l'uso del «microelemento strutturale», il concio lapideo, mostra di ritornare alla concezione originaria dell'arco romano e l'accostamento dei conci per la formazione del sistema arcuato viene da lui

«giocato» con un sapiente uso dei cedimenti predeterminati delle centine, al fine di pilotare in modo prestabilito la curva delle pressioni e massimizzare l'efficienza strutturale.

Questi aspetti sono teorizzati nelle sue memorie tecnico-scientifiche presentate sia in Italia che all'estero, negli stessi anni in cui le applicazioni degli stati coattivi consentivano a Eugène Freyssinet di far decollare in modo definitivo la tecnica costruttiva del cemento armato precompresso dando applicazione sistematica alla teoria delle distorsioni che Gustavo Colonnetti da anni aveva presentato alla comunità scientifica, una linea di pensiero in seguito coltivata all'IUAV dai suoi allievi, diretti

Una vita tra arte, scienza e tecnica

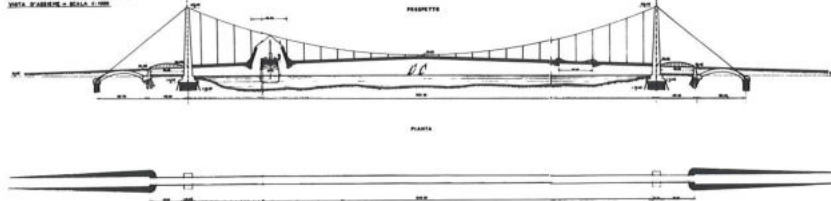
Eugenio Miozzi, nato a Brescia il 16 settembre 1889 da genitori anconetani, conseguì il 29 luglio 1912 la laurea in Ingegneria Civile presso la Regia scuola di applicazione per gli ingegneri di Bologna. Nello stesso anno si classificò al primo posto nel concorso per l'ammissione al Corpo Reale del Genio Civile.

Nel 1914 fu inviato in Libia, prima a Tripoli e poi a Bengasi. Progettò il piano regolatore di Tripoli, diresse i lavori marittimi per la costruzione del lungomare tra il molo dello Sparto e la pressa Hassan, si occupò di altre opere edili, come il cimitero, il palazzo delle Poste, la Manifattura Tabacchi, le scuole di Sciar Misram. Costruì inoltre varie strade coloniali.

Dopo la prima guerra mondiale, congedato il 20 febbraio 1919, prese servizio, per breve tempo, presso l'Ufficio del Genio Civile di Udine e quindi presso quello di Belluno, dove fu incaricato di progettare e ricostruire i ponti della provincia distrutti nel corso della guerra, fra cui il ponte in località «Ponte nelle Alpi», il

ponte di Gogna di Cadore (1920), il ponte d'Oltra sul Cison, quello sul Maè a Longarone, il ponte della Vittoria a Belluno (1925-26).

PONTI FUNICOLARI PER L'ATTRaversAMENTO DEI PORTI DI CHIoggia E MALAMOCCO



Progetto di ponti funicolari per l'attraversamento dei porti di Chioggia e Malamocco (1933).

Il primo dicembre 1926 venne inviato a organizzare e dirigere l'Ufficio del Genio Civile della nuova provincia italiana di Bolzano.

In seguito alla costituzione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, il primo luglio 1928 fu destinato dal Ministero dei Lavori Pubblici a dirigere il Compartimento delle Strade Statali delle province di Belluno, Bolzano e Trento. Negli anni tra il 1928 e il 1930 ricostruì il tratto montano - tra Borghetto di Verona e il confine - della strada del Brennero (207 chilometri), comprendente la costruzione di

dodici ponti, fra cui quelli sull'Isarco. Realizzò inoltre il ponte ad arco sul torrente Soial nell'alta valle dell'Avisio, dove sperimentò

l'introduzione di nuove forze nel sistema della volta, il ponte di Grigno in Val Sugana (1929-30), un vecchio ponte metallico austriaco trasformato in ponte a travate in cemento armato, e, infine, il ponte Druso sul torrente Talvera a Bolzano (1930-31), in cui applicò un suo sistema detto delle «lesioni sistematiche», ovvero dei «giunti aperti compensativi», o delle «volte postcomprese».

Il primo febbraio 1931 Miozzi lasciò il Genio Civile per assumere la carica di ingegnere capo della Direzione Lavori e Servizi pubblici

Progetto di rete fognaria per Venezia (1939).



anticipatore di pensiero costruttivo, con un approccio filosofico di straordinaria attualità.

Oggi, a distanza di oltre mezzo secolo, nella faticosa ricerca di una progettualità completa che vede ingegneri e architetti uniti nel reciproco confronto, si tende a ridefinire un percorso verso quel «conceptual design of structures», teorizzato da Jörg Schlaich anche in un recentissimo convegno (Stoccarda, ottobre 1996) sulle orme del suo maestro Fritz Leonhardt – uno dei massimi ingegneri del nostro secolo – ma anche di Christian Menn, allievo di Robert Maillart, tra i pochi ingegneri ricordati nella storia dell'architettura. Su questa linea, pur nella

e indiretti: Giulio Pizzetti, Franco Levi, Giorgio Macchi e Giuseppe Creazza.

Come già accennato, tra le tante opere che Miozzi ci ha lasciato nell'area veneta, vi è la serie di ponti in cemento armato, la cui intrinseca concezione progettuale ed esecutiva è ben documentata nei volumi editi con Santarella, dove emerge, accanto a una breve storia di ciascuna opera, una

cura quasi maniacale del disegno che corrisponde al vero sapere costruttivo che nulla lascia al caso. Un aspetto questo che, negli anni più recenti, si è, almeno in ambito universitario, gradualmente «sfuocato» in quanto ritenuto secondario, ma che invece appare di assoluta rilevanza per far ragionare gli allievi sul «perché», e sul «quanto», e sul «come», e sul «dove»: simbio-

si tra sapere cognitivo e sapere realizzativo che rende immediatamente percepibile il passaggio tra progetto e costruzione, laddove l'esito finale, determinato dalla progressione di una serie di fasi transitorie, dimostra come il processo costruttivo influenzi marcatamente la sussistenza stessa del progetto di architettura.

Atteggiamento mentale questo che fa di Miozzi un grande

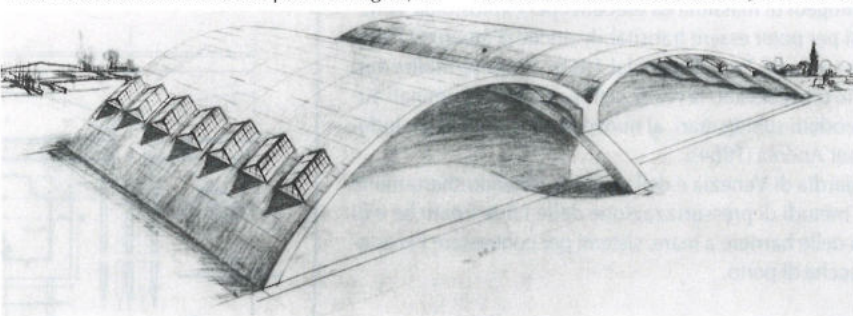
del Comune di Venezia. Protagonista delle vicende e metamorfosi urbane di Venezia per più di venti anni, progettò tutti i grandi interventi realizzati nell'area periferica occidentale, di accesso alla città dalla terraferma: il ponte del Littorio, oggi ponte della Libertà (1931-33); lo sventramento dell'edilizia storica, abitativa e manifatturiera dell'area di Santa Croce per la creazione del terminal automobilistico di Piazzale Roma (1931-33); l'autorimessa di Sant'Andrea, una delle principali opere razionaliste di Venezia (1931-34); l'escavo del Rio Nuovo e la costruzione dei ponti in legno, in

mattoni e in pietra che lo attraversano (1932-33); il ponte della Stazione (o degli Scalzi), costruito interamente in pietra d'Istria senza nessuna armatura, mettendo in opera una speciale centina metallica e applicando il metodo delle «lesioni sistematiche» (1932-34); il ponte in legno all'Accademia (1933-34). Progettò inoltre una strada di allacciamento tra il ponte del Littorio e la via Romea attraverso il Lido e Chioggia (1933), anticipando i progetti di strade automobilistiche lagunari sviluppati negli anni Cinquanta e Sessanta. Tra il 1936 e il 1939 lavorò al restauro statico, al rinnovamen-

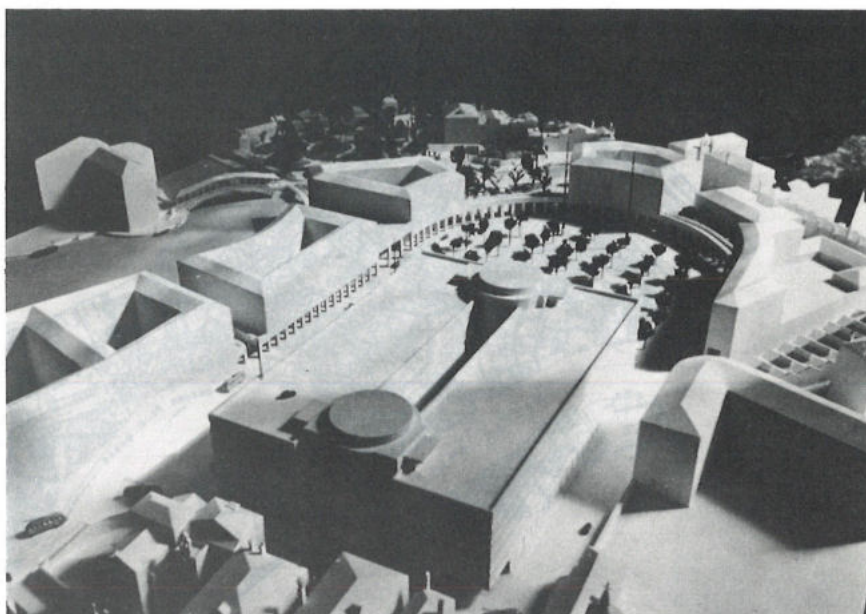
to e all'ammodernamento del Teatro La Fenice e, tra il 1937 e il 1938, realizzò il nuovo Casinò Municipale al Lido. Nel 1939 elaborò un progetto di massima per il piano di risanamento di Venezia insulare, comprendente un piano di escavo e allargamento dei rii che prevedeva la messa in opera di un sistema di rivestimento in calcestruzzo del fondo e la realizzazione di un'unica rete fognaria pubblica.

Alla fine degli anni Trenta brevettò un sistema per la costruzione di capannoni a volte in laterizio senza ferro «tipo Miozzi», poi utilizzato durante la seconda guerra mondiale per la progettazione di aviorimesse, mercati coperti e magazzini autarchici. Progettò e realizzò inoltre serbatoi interrati per carburanti in cemento armato.

Conclusa, il 31 dicembre 1954, la carriera di tecnico e dirigente pubblico, Miozzi continuò a occuparsi dei problemi di Venezia e della laguna, approntando studi e progetti e avviando una ricca produzione pubblicistica. Si cimentò anche con i temi classici dell'ingegneria del secondo dopoguerra: progettò, in collaborazione con l'architetto Angelo Scattolin, un'au-



Studio per un'aviorimessa (1937).



mutata complessità dell'odierna progettazione strutturale avanzata, si collocano gli studi di Ziesel, Virlogeux, Calatrava, Mimram, già presenti nelle aule dello IUAV, e di altri ancora ai quali i nostri migliori allievi guardano con grande attenzione e spirito dichiaratamente emulativo, facendone oggetto di studi approfonditi per coglierne l'essenza di pensiero.

Ma il ruolo di Miozzi non rimane circoscritto alle sue pur grandi realizzazioni in ambito strutturale, vi è un aspetto che, nel confronto con l'odierno quadro di riferimento, appare di assoluta rilevanza: la sua figura di grande servitore dello

Stato orgoglioso di dirigere un apparato tecnico di eccezionale efficienza.

La sua instancabile presenza nella discussione sui grandi temi dello sviluppo di Venezia, ne fece anche un attento conoscitore dei gravi problemi della città e la sua denuncia del pericoloso evolvere della subsidenza lungo la fascia adriatica Venezia-Chioggia-Ravenna mostra come egli ne avesse già intuito le nefaste conseguenze; un dibattito quest'ultimo mai concluso, parzialmente sopito per gli enormi interessi economici in gioco, ma ancor oggi oggetto di laceranti discussioni politiche e scientifiche

che sono ben lungi dalla parola fine.

Memore della tradizione della Serenissima Repubblica, Miozzi mostra ancora una costante attenzione alle opere di difesa e preservazione della città dal degrado. Ultimo «doge», almeno in ambito tecnico, egli sollecita la priorità degli interventi di manutenzione: dall'escavo dei rii alla realizzazione di fognature, anche qui con concezioni esecutive di assoluta originalità purtroppo rimaste disattese.

Non può infine non essere riconosciuto il ruolo di Eugenio Miozzi quale interprete della figura di «ingegnere capo» dell'amministrazione dello

Stato, perfettamente delineato nei compiti e nelle funzioni sin da quel Regio Decreto n. 350 del 1895 da molti forse poco conosciuto e praticato ma ancor oggi validissimo e rispetto al quale anche la recente legislazione sui lavori pubblici, la cosiddetta «Merloni» nelle sue varie «evoluzioni-involuzioni» non sembra certo brillare. È infatti evidente come il «nuovo» ruolo del «responsabile del procedimento» si identifichi con la «vecchia» figura dell'ingegnere capo, autorità indiscussa, come indiscussa fu l'autorità di Eugenio Miozzi.

L'esplorazione di un archivio tanto vasto e così dettagliata-

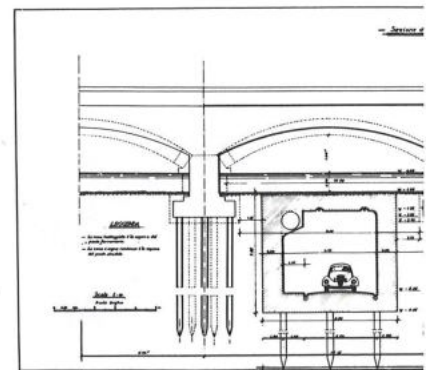
tostrada galleggiante sullo stretto di Messina (1954), si occupò del restauro statico della torre di Pisa (1955 e 1975) e del campanile di Burano (1954 e 1975). Nel 1959 si interessò della regolazione dei fiumi Dese e Marzènego, ai fini della salvaguardia dell'abitato di Mestre.

Progettista affermato e prolifico di impianti e grandi strutture, produsse con il figlio Giuseppe, suo principale collaboratore negli anni Sessanta, un'enorme mole di progetti di massima ed esecutivi per l'autostrada Venezia-Monaco, nei tratti montani a due piani sovrapposti per poter essere transitabile anche d'inverno (1956-1966). Con il figlio progettò e realizzò anche la nuova isola del Tronchetto (dal 1950). Propose inoltre vari progetti di strade lagunari, galleggianti o subacquee, che prevedevano la realizzazione di nuovi terminali automobilistici a oriente di Venezia (1951-66), oltre a oleodotti sublagunari, al nuovo porto petrolifero e industriale di Sant'Ilario (1956-60), al restauro del forte di Sant'Andrea (1964).

Negli anni Sessanta e Settanta si occupò della salvaguardia di Venezia e della laguna, ideando sbarramenti contro le acque alte a nord e a sud della città (1966), metodi di pressurizzazione delle falde freatiche e di chiusura dei pozzi artesiani, tecniche di rafforzamento delle barriere a mare, sistemi per contrastare l'erosione dei litorali, interventi per ridurre l'ampiezza delle bocche di porto.

Eugenio Miozzi morì a Venezia il 10 aprile 1979.

VALERIA FARINATI



Progetto di sistemazione di piazzale Roma e modello della sistemazione definitiva (1942).

Sotto, progetto per la metropolitana sublagunare, sezione di passaggio sotto i ponti (1953).

tamente commentato da Valeria Farinati, parzialmente esplicito in questa mostra non può quindi non suscitare profonde emozioni negli allievi dell'IUAV e non, professionisti del domani ma anche attori dell'oggi che intendono vivere il proprio pensiero progettuale in tutta la sua profondità.

Nel riconoscimento del ruolo etico della sua figura, non vi è dubbio che il lungo percorso di Eugenio Miozzi, per gli esiti che ha determinato e le testimonianze che ha prodotto e non solo nel pensiero tecnico e nelle realizzazioni ingegneristiche ma in tutta la sua filosofia professionale, possa costituire un punto di riferimento per le future generazioni di ingegneri e di architetti per i quali nulla, credo, è più esaltante che lasciare un segno indelebile di presenza con le proprie opere quando le stesse sono realizzate con coscienza e sapienza. ◇

Riceviamo dall'ing. Giuseppe Miozzi alcune osservazioni sulla viabilità veneziana che volentieri pubblichiamo.

Sul passante di Mestre

La scelta del passante autostradale Mira-Quarto d'Altino come soluzione al problema del nodo di Mestre ha tre principali difetti:

1. non è possibile completarlo prima dell'anno Duemila;
2. è troppo lungo e costoso sia per la sua realizzazione sia per gli utenti delle zone turistiche-marine che preferiranno il vecchio tracciato più economico;
3. non tiene assolutamente conto del futuro coinvolgimento a nord della Pedemontana che collegherà direttamente la A4 da Vicenza al Bellunese e all'Alto Friuli oltre che alle frontiere di Prato Drava e Tarvisio e a sud a quello della superstrada E7 già completata da Orte a Ravenna, oltre ad allontanare nel tempo la realizzazione indispensabile dell'idrovia Venezia-Padova.

Non resta, sempre a mio avviso, sia per poter rendere agibile il passante prima del Duemila, sia per costruirlo con un costo accettabile e quindi poterlo lasciare alla libera circolazione, che creare un passante a sud e cioè Villabona-Pili-Tessera.

Non ci sono problemi per gli espropri o per l'impatto ambientale.

All'uscita dell'autostrada a Villabona va innestata una circonvallazione sud aperta che, passando in sopraelevata o accanto alla strada attuale e con allaccio alla Romea, arrivi con soli 5.500 metri alla vecchia Montecatini e a via Pacinotti. Lì

il primo scarico e si prosegue in sopraelevata verso Campalto, sopra il canale di S. Secondo e l'Osellino. La zona è poco abitata perché malsana e non ci sono coltivazioni. Si può proseguire in mezza trincea per l'impatto ambientale sino a Tessera e lì un secondo scarico per l'aeroporto proseguendo poi in sopraelevata sino alla vicina bretella dell'autostrada. Lunghezza totale 14 mila metri.

Nel primo scarico di via Pacinotti, usando sia una parte della Montecatini in disuso sia una parte del deposito Agip con serbatoi vuoti, possiamo creare uno spazio di circa 15 ettari da usare per un grande rondò per il carico e lo scarico verso il ponte di Venezia, per il cavalcavia di S. Giuliano, le industrie della zona e per un sottopasso stradale per la via Torino e inoltre per un grande parcheggio bene organizzato.

Un tunnel pedonale può collegare questo luogo alla stazione ferroviaria di Porto Marghera allontanando il pericolo della ventilata metropolitana. Se l'opera viene suddivisa tra quattro o cinque imprese capaci e se si lavora sulle strade, come in tutta Europa, 24 ore su 24 sarà possibile finire il tutto per il 2000.

Ponti o sotto passi?

Qualche nota a seguito della presentazione del progetto di un ponte sul Canal Grande tra la Stazione ferroviaria e piazzale Roma redatto da Santiago Calatrava, il progetto illustrato alla sala Olivetti di Piazza San Marco nel luglio 1996, è veramente bello, anche se a Venezia alle cose belle abbiamo fatto l'abitudine, e ha avuto unanimi consensi tra cui quello del soprintendente Ricciardi. Congiungere la ruota alla rotaia è per la città di Venezia una cosa

indispensabile.

Un progetto di massima lo fece anche mio padre prima della guerra. Da quell'epoca è passato oltre mezzo secolo e in tutte le città del mondo quando è necessario far attraversare un ostacolo ai pedoni, sia una strada che una ferrovia o un canale, si usano i sottopassi serviti da tapis-roulant. Questo significa eliminare il disagio delle salite e delle discese sotto il solleone o in inverno sotto la pioggia, la nebbia o il ghiaccio sia per gli anziani sia per i viaggiatori carichi di bagagli.

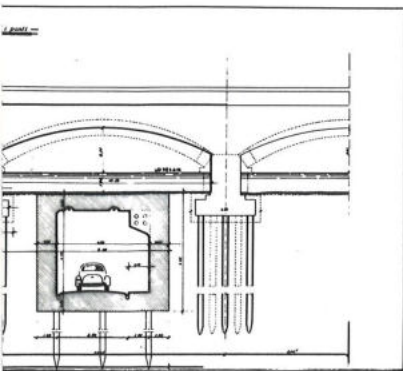
Nei cantieri navali di Marghera si può costruire un tubo ovale a «V» in cemento armato rivestito da una lamiera di acciaio trattato per la sicurezza, da trasportare e varare in luogo.

Nessun problema tecnico e messa in opera in pochi giorni contro l'intralcio per tanto tempo degli impalcati del ponte.

Con la stessa spesa del ponte si possono quindi fare i tre sotto passi della stazione ferroviaria, di San Marcuola e di San Tomà rendendo la città di Venezia percorribile da un lato all'altro in solo mezz'ora di cammino e in tutte le ore del giorno e della notte.

Mi permetto infine un suggerimento. Perché non approfittare dello stesso Calatrava che ha dimostrato in tante sue opere di essere veramente un progettista eccezionale e certamente adatto a operare nel delicato ambiente di Venezia e far sì che possa progettare la sistemazione di piazzale Roma e del Tronchetto, opere ormai indispensabili? E sia lui a studiare le soluzioni ideali per tanti edifici pubblici, privati e militari che hanno bisogno di una mano veramente capace per poter rivivere e diventare degli spazi sia per la cultura in tutte le sue espressioni, sia per il lavoro nelle nuove prospettive, sia anche per le abitazioni civili.

Ing. GIUSEPPE MIOZZI



Riceviamo dall'ing. Pietro Zorzato la Relazione politico-programmatica al Bilancio di Previsione 1997 del Comune di S. Martino di Lupari che volentieri pubblichiamo.

Anche quest'anno abbiamo prodotto il documento di bilancio di previsione 1997, dopo aver non poco sperato che fosse possibile farlo in un clima di maggiore autonomia finanziaria, basato su entrate proporzionali alle reali capacità contributive dei nostri cittadini. Ciò è quanto ci avevano assicurato e ci avevano fatto sperare, in varie occasioni, autorevoli esponenti del Governo e non: purtroppo alla resa dei conti questi esponenti si sono dimostrati più inclini ad utilizzare il momento della parola e della propaganda per mascherare quel negativo e mai sopito centralismo burocratico che noi consideriamo antipopolare e dannoso in una realtà vitale e produttiva quale quella della nostra regione.

Troppe sono le scelte mirate a sottrarre indispensabili risorse a chi lavora e produce, sottrarre benessere ai cittadini senza che ci sia alcun segnale di cambiamento strutturale o di speranza in un sistema che continua ancora ad alimentare il privilegio, il monopolio clientelare e quello degli «sprechi» di una spesa pubblica che non trova né giustificazioni accettabili né paragoni in alcuna altra parte del mondo.

Si dice che stiamo lavorando per andare in Europa, per entrare nella moneta unica, noi che ci siamo già con le nostre aziende, con i nostri prodotti, con la nostra economia più concreta fatta di vero lavoro, il solo che produce autentica ricchezza in un sistema che vede impresa, lavoratori e imprenditori unitamente impegnati nella sfida del mercato globale, diciamo che è effimera un'entrata in Europa basata su manovre, manovrine e conti sbagliati, che oltre ad essere inutili sono anche dannosi perché forieri di continua fibrillazione e turbativa in un

mercato che richiede invece stabilità, certezza e affidabilità.

E come se questo non bastasse anche alle autonomie locali, come i Comuni, vengono imposte continue e sempre più assurde incombenze burocratiche, spesso inconcepibili e per lo più dannose, formalismi che sfiduciano i cittadini, obblighi continui che hanno ormai raggiunto livelli insostenibili e pericolosi.

All'interno di questo «edificante» panorama l'Amministrazione di S. Martino di Lupari si è trovata di fronte alla necessità di produrre un bilancio di previsione le cui scelte vanno inevitabilmente a incidere direttamente sulla vita e sulla realtà socio-economica di tutti noi, cittadini già profondamente «segnati» da scelte governative che trovano poca condivisione e poco consenso. È difficile amministrare in un clima avvelenato dall'incomprensione e dall'incertezza!

Questo Governo, senza interpellarci, ci obbliga a maggiori spese e nel contempo ci riduce i trasferimenti, ci dice: «Volete risorse? tassate i vostri cittadini, tassateli sulla casa, tassateli sulle fabbriche, sui terreni; volete l'ambiente pulito? tassate i cittadini; volete le strade? tassate i cittadini, tassateli su quei valori che hanno fatto grande l'Italia, puniteli per essere stati troppo laboriosi, per aver accettato la fatica, per aver creduto nel lavoro e nel progresso, per essere stati insomma troppo bravi».

Non ci meravigliamo dunque se una parte sempre più consistente della nostra gente vede nello Stato un tiranno, un nemico dal quale fuggire per salvare il salvabile di un sistema socio-economico al quale non si può rinunciare perché troppo dura è stata la strada per raggiungerlo!

È sbagliato liquidare come egoistico questo sentimento di autodifesa popolare, l'errore è invece imputabile alla miopia, all'indifferenza e all'incapacità di una classe politica dominante ancora legata e incline a un passato poco onorevole e che si ostina a non voler capire la grande spinta al cambiamento che aleggia in tutta l'Europa, Italia compresa.

Si deve trovare un nuovo equilibrio, non certamente facile da raggiungere, ma che dev'essere perseguito utilizzando la strada dell'intelligenza piuttosto che quella della rinvincita, dell'accordo e della mediazione anziché quella dello scontro, dell'attenzione anche minuziosa piuttosto che massificante in una società complessa come la nostra.

Ecco che la realtà dev'essere sempre più vissuta tra la gente per essere prima compresa e poi gestita; in questa amministrazione, la sua maggioranza, che ha l'obbligo istituzionale di decidere, deve deliberare un progetto di bilancio che sia rispettoso degli impegni assunti, sia compatibile con le condizioni socio-economiche che costituiscono l'ossatura portante della nostra comunità e sia nello stesso tempo in grado di rafforzare una realtà che chiede sviluppo economico ma ancor più sviluppo sociale, ossia una qualità di vita misurata, misurata sul suo modello, misurata sulle sue possibilità, che sono sì considerevoli ma non certamente infinite come qualcuno vorrebbe far intendere.

Dobbiamo essere amministratori attenti alla nostra delicata realtà economica, al mondo del lavoro e dell'impresa, se vogliamo poi dare risposte concrete e consistenti alle nostre esigenze sociali e culturali, siano esse pubbliche o private.

Non dobbiamo mortificare né le individualità né il collettivo, ma perseguire una sinergica convergenza pluralista in una realtà, la nostra, articolata e tanto complessa quanto capace di produrre benessere e progresso.

Quello che noi proponiamo è pertanto un bilancio misurato e rigoroso sia nella forma che nei contenuti e tale da mantenere tutti i livelli di operatività finora raggiunti nei vari settori di intervento, anzi in molti casi è in grado di ampliarli e migliorarli, e tutto questo senza intervenire su aumenti di fiscalità oramai consueti; per i comuni la più consistente leva fiscale è rappresentata dall'ICI, una tassa che rappresenta una punizione per chi ha lavorato per una casa, propria, un tradimento per chi ha risparmiato per avere

un tetto per la propria famiglia. L'ICI sulla casa vogliamo rimanga ancora al 4 per mille. Vogliamo rimanga al 4 per mille per la consapevolezza che abbiamo sullo stato di latente recessione in atto, recessione che si ripercuote sulle nostre famiglie, su quelle delle giovani coppie, sugli anziani e anche su tante attività economiche.

Vogliamo rimanga al 4 per mille anche se così facendo andiamo a privare il nostro comune della disponibilità di cospicue entrate, entrate che certamente sarebbero state utilmente impegnate e spese e avrebbero nel contempo dato ulteriormente lustro e valore alla nostra azione amministrativa.

Non possiamo e non vogliamo, finché ci sarà possibile, contribuire all'impoverimento della nostra gente, anzi vogliamo il contrario; non riteniamo utile diversificare, come da qualche parte suggerito, l'aliquota tra prima e seconda casa, perché nella nostra realtà così facendo andremmo a penalizzare l'effimero usufrutto che rappresenta ancora, per quanto possibile, un minimo di tutela dei nostri anziani.

Intendiamo fare fronte alle maggiori spese imposte attraverso analisi, verifiche e controlli più precisi e trasparenti sulle entrate, siamo convinti che questa sia una strada compresa e condivisa dai nostri cittadini oltre che essere un preciso obbligo morale al quale non vogliamo sottrarci.

L'equità, la giustizia e la trasparenza fiscale ci hanno finora permesso di raggiungere livelli considerevoli di operatività e di intervento; siamo convinti che continuando ad operare su questa strada di coerenza, equità, giustizia e trasparenza fiscale ci permetteranno il loro mantenimento, e nel contempo daranno anche sostegno e forza a quel lavoro che deve unire tutto il Consiglio comunale per quel compito che ci siamo assunti e che ci hanno assegnato con tanta generosità di consenso i nostri cittadini.

Ing. Pietro Zorzato
Sindaco di S. Martino di Lupari

L'attuale normativa internazionale per le saldatrici ad arco

Angelo Franco

Presidente del Comitato
Tecnico 26 del CEI

Dopo la pubblicazione su *Galileo* n. 62, dicembre 1994, di un aggiornamento della normativa europea in questo settore, altre norme sono state approntate e pubblicate; altre sono in elaborazione secondo le ultime direttive della Comunità Europea che ha sollecitato il CENELEC a impostare i propri lavori su analoghi, eventualmente allo studio, di ISO ed IEC. Sono così sorti e si sono resi attivi gruppi di lavoro misti, formati da esperti delle tre organizzazioni per una più sollecita e completa emissione di norme; nel settore delle saldatrici ciò ha condotto all'emissione di nuove Norme Europee (EN) e quindi di nuove Norme Italiane (CEI), come appare dalla tabella 1 qui pubblicata. Queste norme sono tali che le macchine costruite secondo le relative prescrizioni risultano conformi alle varie Direttive Europee del settore, riportate nella tabella 2.

Un particolare rilievo merita la norma EN 50199 (CEI 26/16) relativa alla compatibilità elettromagnetica, che non è stata ancora armonizzata, ma rimandata all'esame del BT CENELEC. In sede internazionale la IEC sta esaminando la revisione della norma 974.1 (EN 60974.1) e la norma europea 50060 A1 per ricavarne una norma internazionale. Gli altri lavori di normazione in sede IEC sono indicati nella tabella 3.

Coloro che fossero interessati a ulteriori informazioni e che desiderassero chiarimenti potranno rivolgersi direttamente al CT 26 del CEI. ♦

Tabella 1. Norme europee per saldatrici ad arco. Situazione al 31.12.1996.

CENELEC	CEI	Argomento
HD 22.6 S1-AM1	20-19	Cavi per saldatura ad arco
HD 407	26-9	Sicurezza nell'uso
HD 427	26-10	Sicurezza nell'installazione
EN 50060 A1	26-12-V1	Saldatrici per uso limitato
EN 50078	26-15	Torçe e pistole per saldatura
EN 50192	26-17	Sistemi di taglio a plasma
EN 50199*	26-16	Compatibilità elettromagnetica
EN 60974.1**	26-13	Sorgenti di corrente d'arco
EN 60974.11	in traduzione	Pinze porta-elettrodi
EN 60974.12	26-11	Connettori per cavi di saldatura

* Rinvia al BT CENELEC per modifica; ancora da completare in alcuni articoli.

** In revisione al gruppo di lavoro ISO/IEC/CENELEC.

Tabella 2. Direttive europee per la saldatura ad arco.

Direttiva	Argomento	In vigore dal
73-23	Bassa tensione	18.10.1977
84-535	Rumorosità gruppi elettrogeni	26.03.1986
85-374	Responsabilità del produttore	30.07.1989
86-188	Protezione contro i rumori	01.01.1990
89-336	Compatibilità elettromagnetica	01.01.1992>96*
89-391	Sicurezza e salute	01.01.1993
89-392	Macchine	01.01.1993>95*
89-654	Sicurezza luoghi di lavoro	31.12.1992
89-655	Sicurezza uso attrezzi di lavoro	31.12.1992
89-656	Sicurezza protezioni individuali	31.12.1992
91-368	Modifica a 89-392	01.01.1993
92-31	Modifica a 89-336	01.01.1996
93-44	Modifica a 89-392	01.01.1995
93-68	Modifica a 73-23, 89-336, 89-392	vedi Direttive

* Modificate dalle Direttive susseguenti.

Tabella 3. Programma di lavoro norme di saldatura ad arco del Comitato 26 a IEC.

Futura IEC	Argomento	Situazione
974.1	Sorgenti di corrente	In revisione (JWG 1)
974.2	Sistemi di raffreddamento	Allo studio "
974.3	Accenditori d'arco	" "
974.4	Sorgenti pulsanti	" "
974.5	Trainafili	" "
974.6	Saldatrici per hobby*	" "
974.7	Torçe per saldatura*	" (TC 26A)
974.8	Taglio a plasma*	" "
974.10	Requisiti per EMC*	" (WG 5)
974.13	Installazione e uso*	" (WG 5)
974.15	Simbologia	" (WG 2)

* Sulla base delle norme europee. ** In collaborazione con CENELEC.

Norme IEC Emesse nel 1996

974.11	Pinze porta elettrodi (vedi EN 60974.11)
974.12	Connettori per cavi di saldatura (vedi CEI 26-11)



**VENETA
IDROSANITARIA
RISCALDAMENTO**

commercio ingrosso e dettaglio di

IDRAULICA • RISCALDAMENTO • CONDIZIONAMENTO • ARREDO BAGNO

Sede Legale Amministrativa e Commerciale

VENETA IDROSANITARIA RISCALDAMENTO V.I.R. SpA

Via A. Pacinotti, 26

35136 - Padova

Tel. (049) 8712777

Fax (049) 8711136

MAGAZZINO Sede

Via A. Pacinotti, 26

35136 - Padova

Tel. (049) 8712777

Fax (049) 8711136

FILIALI

Via Croce Rossa, 7

35129 - Padova

Tel. (049) 8074900

Fax (049) 645073

Via della Scienza, 18

36100 - Vicenza

Tel. (0444) 348477

Fax (0444) 348386

Via Piave, 106

31044 - Montebelluna

Tel. (0423) 609900

Fax (0423) 282036

m Costruzioni
EZZALIRA

**Costruzioni Mezzalira geom. Luca, via Regina Elena 2 •
35010 Grantorto (Padova) • Tel. (0337) 497409 - (049) 596142**

Il Mediterraneo tra ricerca e didattica

Cittadella, Torre di Malta, 10 - 25 maggio 1997

«Il Mediterraneo tra ricerca e didattica» è il titolo della mostra di elaborati grafici e modelli che si terrà a Cittadella, nella sede della Torre di Malta, dal 10 al 25 maggio.

L'esposizione organizzata dall'associazione «Architettando» in collaborazione con l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia presenta il lavoro realizzato tra il 1991 e il 1996 all'interno di Corsi e Laboratori di Progettazione Architettonica avente come oggetto di ricerca l'architettura della città mediterranea.

La scelta del tema nasce dalla consapevolezza del ruolo che tale bacino culturale ha avuto nel corso dei secoli, per dare fondamento ai modi di costruzione della città e ai tipi architettonici che ne hanno fissato il carattere.

I progetti per le città di Beirut, Venezia, Cartagine e le Isole Tremiti, costituiscono un importante momento di approfondimento attinente al «carattere» e all'«appropriatezza» dell'architettura sviluppati attraverso riflessioni che partono da presupposti quali:

• **Architettura e Contesto** • **Composizione e Costruzione** • **Proporzione e Figurazione**

La mostra è patrocinata dal Comune, dall'Assessorato alla Cultura del Comune, dalla Pro Cittadella e dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Padova.

L'inaugurazione, aperta a tutti, avrà luogo sabato 10 maggio alle ore 17.30 presso la sala conferenze della Torre di Malta alla presenza del prof. arch. E. Mantese dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia.

Con l'auspicio che l'iniziativa trovi il vivo consenso del pubblico gli organizzatori colgono l'occasione per salutare e ringraziare tutti coloro che hanno dimostrato sensibilità e disponibilità. ♦

I Piani di Segnalamento Una nuova area di specializzazione professionale

Al Politecnico di Milano tra il 27 e il 30 maggio e dal 24 al 27 giugno si terrà un corso riguardante la **Progettazione dei Piani di segnalamento**. Il corso di formazione si rivolge ai professionisti e ai tecnici che desiderano ampliare la propria conoscenza in materia, fornendo informazioni sugli aspetti tecnici del segnalamento, sui Piani urbani del Traffico e sui rapporti con le Pubbliche Amministrazioni.

L'attestato che verrà rilasciato alla fine del corso certificherà la partecipazione dei frequentanti che si proporranno alle P.A. fornendo loro un servizio altamente qualificato.

Per maggiori informazioni rivolgersi ad ACP & Partners, piazza Duse 1, 20122 Milano. Tel. (02) 76002574, fax (02) 780938.

Matematizzazione delle arti e cultura tecnologica tra storia e progetto

Lo scopo principale del volume è quello di ricostruire lo statuto culturale della disciplina a partire dalla genesi del termine *tecnologia*. Si è partiti dal presupposto che fosse necessario condurre un'indagine preliminare tramite cui stabilire, prima ancora di definirne il ruolo e le competenze, la legittimità di un sapere e di un particolare percorso conoscitivo da considerare di pertinenza specifica dell'architettura.

In questa prospettiva, architettura e tecnologia sono state poste in relazione e considerate come due

momenti suscettibili di fusione, da cui far scaturire una cultura del progetto in cui il binomio *sapere-fare/teoria-prassi* traducesse l'atto creativo-inventivo nell'unicità dell'opera.

Nell'affermare, inoltre, l'esigenza di una cultura tecnologica del progetto intesa come risultato di conoscenze maturate attraverso un'indagine conoscitiva capace di conferire rigore formale alla tecnologia dell'architettura, nell'accezione di *meta-tecnica* o di discorso sulla *tecnica e arte del costruire*, si è voluto ribadire, altresì, l'importanza decisiva del ricorso all'impostazione storico-epistemologica con la finalità specifica di definire il compito e di precisare la rilevanza teorica di questa disciplina.

Si è cercato di chiarire pertanto come la *cultura del progetto* fosse non solo il risultato della *cultura del fare*, ma anche il naturale esito dei processi conoscitivi venutisi a costituire in regole, norme, dettami, principi, insegnamenti, capaci di stabilire di volta in volta, quelle connessioni e quei rapporti carichi, assai spesso, di valenze e di valori, seppure non sempre determinabili con precisione, che si sono venuti via via instaurando sia con il sapere scientifico-filosofico sia con l'orizzonte estetico di una determinata epoca.

Pasquale Ventrice, insegna all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, si occupa dell'evoluzione delle tecniche costruttive e svolge ricerche sulla cultura tecnologica del progetto. Su questi temi ha pubblicato vari saggi e memorie.



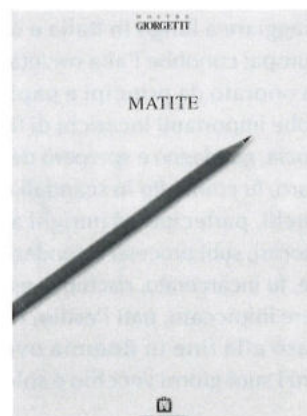
Pasquale Ventrice
Prometeo e Orfeo
FrancoAngeli, Milano 1997
pp. 366, Lit. 50.000

Matite!

Con la mostra e il catalogo «Matite» continua il programma di promozione culturale per la valorizzazione delle «arti minori» che la Giorgetti ha avviato nel 1995 con la mostra e il catalogo «Segnalibro». Anche se frutto di scrupolose ricerche, gli esemplari selezionati per queste mostre non pretendono di esaurire lo specifico argomento, ma si propongono di fornire un'informazione accurata a chi li

apprezza in quanto oggetti connotati da una creatività estetica e funzionale che li avvicina al design contemporaneo, settore nel quale si esplica l'attività della Giorgetti. È anche un modo per esprimere apprezzamento nei confronti dei numerosi collezionisti e offrire loro l'opportunità di far conoscere i tesori delle proprie ricerche a un pubblico più vasto, formato da neofiti sensibili alla bellezza di oggetti d'uso quasi sempre realizzati con straordinaria perizia.

Mostre Giorgetti
Matite
A cura di Marco Ferreri
Corraini, Mantova 1996
pp. 111, Lit. 42.000



Giacomo Casanova

Traduttur dei traduttur d'Omero

Silvano Belloni

Non c'è chi non conosca, almeno di nome, Giacomo Casanova, passato alla storia mondana soprattutto per la sua fama di impenitente libertino, ammaliatore di donne, uomo anticonformista e cinico, astuto, spia, capace di evadere in modo spericolato dalle dure prigioni (i «Piombi») della Serenissima Repubblica.

Nato a Venezia il 2 aprile 1725, il Casanova ebbe una vita veramente travagliata ed avventurosa: studiò diritto a Padova fino al titolo di «dottore», tentò la carriera ecclesiastica,

in un remoto castello, a Dux, il 4 giugno 1798, all'età di 73 anni.

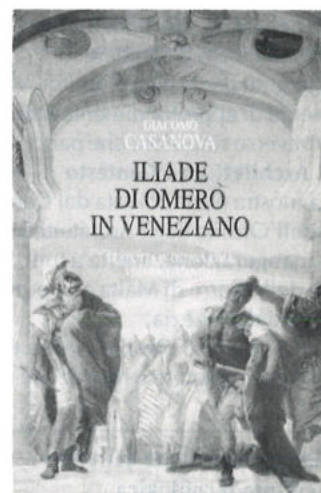
Ma il Casanova non fu solo un grande amatore, un viaggiatore instancabile, un imbroglione, un giocatore d'azzardo: fu anche un uomo di grande esperienza e cultura, poeta e storiografo, critico e romanziere, commediografo e filosofo. Non molti sanno invece che tra le sue opere vanno annoverate anche due traduzioni dell'*Iliade* di Omero, una in dialetto veneziano e un'altra, successiva, in lingua toscana.

(sei versi a rima alternata e i due ultimi a rima baciata) basandosi tuttavia su traduzioni già esistenti in italiano, non conoscendo sufficientemente la lingua greca. Fu dunque, seppur originale, un nuovo «traduttur dei traduttur d'Omero».

È merito dell'editore veneziano Alberto Gardin l'esser riuscito a rintracciare il manoscritto inedito nell'archivio del Casanova custodito in Boemia e stamparlo in nitida edizione per la prima volta, traduzione e stesura originale a fronte, con relativa documentazione critica. La novità editoriale, a sottolineare l'internazionalità del dialetto veneziano e la singolarità del personaggio Casanova come «ambasciatore della Serenissima nel mondo», è stata presentata alcuni mesi fa in anteprima nell'Istituto Italiano di Cultura di Nuova York.

Il 13 marzo scorso, nella sala Rossini del Caffè Pedrocchi a Padova, l'editore Gardin ha fatto conoscere il canto primo del volume primo dell'opera finalmente data alle stampe e ne ha letto alcune ottave interessanti. Hanno aggiunto osservazioni critiche il giornalista Mario Stefani, il dialettologo prof. Manlio Cortelazzo e il dott. Federico Boschetti, che ha messo a confronto le due traduzioni del Casanova.

Per quanto mi riguarda, ricordo ancora, per averlo dovuto mandare a memoria quando frequentavo, una sessantina d'anni fa, la prima media, gli squillanti versi dell'*Iliade* nella versione ottocentesca (edizione del 1825) di Vincenzo Monti, che così suona:



*Cantami, o Diva, del Pelide Achille
l'ira funesta che infiniti addusse
lutti agli Achei, molte anzi tempo all'Orco
generose travolse alme d'eroi
e di cani e d'augelli orrido pasto
lor salme abbandonò (così di Giove
l'alto consiglio s'adempia), da quando
primamente disgiunse aspra contesa
il re de' prodi Atride e il divo Achille.*

Il Casanova inizia così, invece, la sua *Iliade di Omero in veneziano*:

*Gran Dea, che, co volé, sé tanto cara,
Del gran fio de Peléo canté la bile,
Colera rovinosa, orrenda, amara,
Despetto atroce dell'ardente Achille.
Canté quanto quell'ira ha costà cara
A l'aneme de mille Eroi, e mille
Morti, e all'orrido inferno condannai
Da Cani e Corvi i corpi devorai.*

Manca appena un anno alla solenne commemorazione del bicentenario (1798-1998) della morte del celebre scrittore e filosofo Giacomo Casanova. L'Assessorato alla Cultura del Comune di Venezia, a suo tempo, ha dato notizia che aprirà a Ca' Rezzonico una prestigiosa Mostra in cui saranno esposti documenti inediti, dipinti, oggetti, scritti, opere del famoso avventuriero veneziano. Per l'occasione saranno organizzati dibattiti di esperti e studiosi, rappresentazioni teatrali, musicali e cinematografiche per meglio inquadrare la complessa personalità del Casanova, vissuto nel XVIII secolo.

poi quella militare abbandonando presto entrambe per non restare imprigionato da regole troppo rigide; si guadagnò da vivere suonando il violino finché non fu adottato da un ricco patrizio veneziano che gli diede l'agiatezza e la possibilità di viaggiare a lungo in Italia e in Europa; conobbe l'alta società, fu onorato da principi e papi, ebbe importanti incarichi di fiducia, guadagnò e sperperò denaro, fu coinvolto in scandali e duelli, partecipò ad intrighi amorosi, subì processi e condanne, fu incarcerato, rischiò di essere impiccato, patì l'esilio, riparlò alla fine in Boemia ove finì i suoi giorni vecchio e solo

L'idea di tradurre Omero nella sua lingua materna era nata al Casanova quando venne a sapere che l'opera epica greca era stata tradotta in dialetto napoletano. Un insigne giurista dell'Università di Napoli, Antonio Capasso (1671-1745), noto anche come fantasioso e brillante poeta dialettale, aveva tradotto appunto in napoletano i primi sei canti dell'*Iliade* e parte del settimo, ma con chiaro intendimento parodistico. Il Casanova decise allora di tradurre il poema in vernacolo veneziano, ma con assoluta serietà e rispetto del testo omerico. Scelse come il Capasso, il metro endecasillabo, scandito in scorrevoli ottave

I *Carmina Burana*

A cura di Rinaldo Pietrogrande

«Carmina Burana» furono scoperti agli inizi dell'Ottocento nell'abbazia bavarese di Benediktbeuern, l'antica «Bura Sancti Benedicti». Si tratta di 228 componimenti anonimi, scritti in latino medioevale, in medio altotedesco e in francese antico, a volte misti tra loro; risalgono probabilmente al XII secolo e all'ambiente dei «Clerici Vagantes».

Nel Medioevo l'istruzione era merce rara, e preziosa; preziosa perché costituiva la sola possibilità di promozione sociale, essendo il mestiere delle armi riservato ai nobili. Le «scholae» si trovavano presso abbazie o cattedrali, e in seguito anche nelle «Universitates» laiche. Si studiava giurisprudenza a Bologna, medicina a Salerno, matematica a Chartres; e, soprattutto, dialettica a Parigi, alla scuola del grande Abelardo. Gli studenti, frequentando per lo più scuole ecclesiastiche, prendevano in genere gli ordini minori (che imponevano l'abito e la tonsura, ma non il celibato) e usavano spostarsi continuamente da un centro all'altro, alla ricerca dei maestri migliori; il tempo degli studi poteva quindi allungarsi sino a coprire vari decenni, tanto che gli studenti finirono per costituire una vera e propria classe sociale: quella dei «Clerici Vagantes», appunto.

Se non godevano di un beneficio

ecclesiastico (noi oggi diremmo una «borsa di studio») e non erano ricchi di famiglia, potevano mantenersi agli studi lavorando come precettori o copisti di codici; ma soprattutto vivevano di espedienti: piccole truffe, la piaggeria verso i potenti e il gioco d'azzardo; si riunivano nei bordelli e nelle osterie, per bere e giocare coi dadi; e per lo stile di vita epicureo vennero detti «goliardi», dal biblico gigante Golia, che per l'assonanza del nome era considerato un prototipo non solo di protervia, ma anche del vizio della gola.

Temi conduttori dei «Carmina Burana» sono, appunto, la Fortuna (soprattutto al gioco), l'amore sensuale e giocoso, il vino e l'ipocrisia degli ecclesiastici. Sono gli stessi temi dei canti goliardici d'oggi ad eccezione del primo; il tema della Fortuna è caduto forse perché oggi ben pochi tra gli studenti sono costretti ancora a vivere di espedienti.

Proprio alla «Fortuna imperatrice del mondo» onnipotente, volubile e spietata è dedicato il carne di ciassettesimo, tanto efficace quanto ossessivo nelle sue rime martellanti; con esso si apre e si chiude la celebre raccolta musicata da Carl Orff, a simboleggiare la circolarità della ruota della Fortuna. La traduzione mantiene i ritmi dell'originale, e segue il testo a cura di Maria

17. FORTUNA IMPERATRIX MUNDI

*O Fortuna,
velut luna
statu variabilis,
semper crescis
aut decrescis;
vita detestabilis
nunc obdurat
et nunc curat
ludo mentis aciem,
egestatem,
potestatem
dissolvit ut glaciem.*

*Sors immanis
et inanis,
rota tu volubilis,
status malus,
vana salus
semper dissolubilis;
obumbrata
et velata
michi quoque niteris,
nunc per ludum
dorsum nudum
fero tui sceleris.*

*Sors salutis
et virtutis
michi nunc contraria,
est affectus
et defectus
semper in angaria.
Hac in hora
sine mora
corde pulsum tangite;
quod per sortem
sternit fortem
mecum omnes plangite!*

O Fortuna,
come luna
nata variabile,
sempre cresci
o decresci;
la vita detestabile
ora smorza
e or rinforza
nel suo gioco l'animo;
indigenza
e potenza
come ghiaccio scioglie

Sorte immane
ed inane
ruota, tu, volubile;
stato malo
e asilo vano,
sempre dissolubile;
adombrata
e velata
anche su di me gravi
e or pel gioco
tuo nefando
il mio dorso è nudo.

Di salute
e virtute
sorte a me contraria,
son cervello
e borsello
sempre nell'angustia.
In quest'ora
senza mora
batta forte il cuore,
ché la sorte
prostra il forte;
con me tutti piangono!

Clelia Cardona («Carmina Burana», Parma 1995, dalla cui introduzione ho tratto le notizie per questo articolo); me ne sono allontanato solo nel quart'ultimo verso, «corde pulsum tangite», dove l'autrice, considerando corrotto il testo, legge «chordas pulsu tangite», cioè

«toccate le corde (dell'arpa)». Ma nella tarda latinità «pulsus» è attestato anche come «polso», cioè il luogo dove si sente l'«impulso» del cuore; pertanto il verso si può intendere, anche senza correzioni, come «arrivate col cuore sino a toccare il polso». ♦

- Fotocopie a colori
- Fotocopie b/n
fino al formato A3
- Fotocopie su lucidi
- Ingrandimenti
e riduzioni
- Eliografia RADEX
- Contro lucidi fino al
formato 0,9x100 m
- Rilegature a spirale
a elettrosaldatura
- Xerocopie



CENTRO COPIE ALLE CAVE

di Michelotto Luca e Comis Elisabetta Snc

Via Cave 21, • Padova • Tel. (049) 8723244

Tutto per:

- scuola
- ufficio
- articoli da regalo
- giocattoli



Ampio parcheggio

PADOVA

P.d.L.

- La giunta comunale ha approvato il P.d.L. in località Terranegra comprendente 56 piccoli alloggi per anziani autosufficienti, 80 per famiglie giovani e un centro diurno (G. 17.01.97).

VIABILITÀ

- Prato della Valle: gli ambulanti chiedono al comune nuovi spazi di sosta (G. 19.01.97).
- Rifondazione Comunista contesta la superstrada per Agripolis (M. 19.01.97).
- L'azienda ospedaliera propone al comune la chiusura al traffico di via Giustiniani per creare la cittadella della sanità (G. 21.01.97).
- Tram: il PPI propone la stazione ferroviaria di Vigodarzere come capolinea (G.-M. 21.01.97). Sono già 300 le cartoline a favore della tramvia inviate a Legambiente (G. 21.01.97).
- I parlamentari del PPI chiedono l'apertura della S.S. «del Santo» (M. 21.01.97).
- Pubblicato il bando che permetterà la realizzazione di parcheggi privati in area pubblica. Le domande vanno presentate entro il 24 aprile prossimo con allegato un progetto di massima (G. 28.1.97).
- Intervento di riqualificazione di via S. Andrea (G. 06.02.97).
- Al via i lavori di ripavimentazione di piazza della Frutta (G. 06.2.97).
- Il comune al fine di portare a conclusione il progetto di sistemazione di via Roma chiede l'aiuto di commercianti e residenti (G. 07.02.97).
- Progetto Ecotrasport: la gestione del rifomimento di tutti gli esercizi commerciali di un quartiere o di una zona da parte dei Magazzini Generali consentirebbe di ridurre il traffico commerciale in città (M. 13.02.97).
- Prato della Valle: i commercianti hanno presentato ricorso al TAR contro l'ordinanza di riqualificazione degli spazi di sosta (M. 14.02.97). Una nuova ordinanza fa decadere il ricorso al TAR. Il provvedimento prevede nuovi posti di sosta a disposizione del Comando dei Carabinieri, del Comiliter e dei cittadini (G.-M. 05.03.97).
- Tram: per il Presidente della Regione Veneto il progetto attinge a finanziamenti statali pur non essendo un'opera di immediata necessità (G. 20.02.97). Rebus dei cavalcavia: il Vicesindaco chiede la rapida convocazione della conferenza dei servizi per dare il via al

quadruplicamento della Padova-Mestre (M. 21.02.97).

- Dibattito a Santa Croce in merito alla nuova viabilità di piazza Castello (G. 15.02.97). I commercianti dell'ASCOM chiedono il ripristino della circolazione (G. 20.02.97). Ancora polemiche su piazza Castello (M. 26.02.97).
- I sindaci dell'area metropolitana hanno siglato un accordo per risolvere i problemi più urgenti riguardo alla viabilità (G. 20.02.97).
- È polemica riguardo al parcheggio di via Lazara (M. 25.02.97).
- Piazzale della Stazione Ferroviaria: inaugurata la pensilina per gli utenti dei taxi. Sono iniziati i lavori di sistemazione della pavimentazione della corsia 3 (M. 26. 2.97). Per le Ferrovie è colpa del mancato collaudo (M. 27. 02.97).
- Verrà inaugurato a giugno il 2° lotto della Tangenziale Nord (M. 04.03.97).

RESTAURO-RISTRUTTURAZIONE

- Iniziano a marzo gli interventi di ristrutturazione al teatro Verdi (M. 12.01.97).
- Palazzo Angeli: il completamento dell'intervento di restauro è penalizzato dai tagli al bilancio comunale. Il 3° piano agibile entro l'anno (G. 25. 01. 97).
- A giugno chiuderà per ristrutturazione il teatro Pio X di via Bonporti (G. 25.01.97).
- Contributi comunali per l'intervento di restauro dell'ex sinagoga in cambio dell'utilizzo (G. 13. 02.97).
- Sono stati aggiudicati i lavori di ristrutturazione e ampliamento della piscina Grassetto in località Palatana (M. 13.02.97).
- Ipotesi di restauro della Scuola della Carità (G. 16.02.97).
- Hanno avuto inizio i lavori di ripristino del velodromo Monti (M. 21.02.97).
- Sono iniziati i lavori di sistemazione della pavimentazione di piazza della Frutta (G. 25-26.02.97).
- Basilica del Santo: presentata l'indagine sulla struttura (M. 28.2.97-M. 01.03.97).
- L'«avancorpo» ha provocato gravi danni alla chiesa degli Eremitani. Il progetto di restauro è stato affidato allo studio dell'arch. A. Ruffatto (M. 04.03.97).

NUOVA EDILIZIA

- È stato aggiudicato l'appalto per la costruzione della nuova tribuna coperta dell'impianto sportivo di Voltabarozzo (M. 13.02.97).
- Il sindaco propone di realizzare la struttura polifunzionale «Padova Città Spettacolo» sull'area dell'ex

mercato ortofrutticolo in via N. Tommaseo. Il progetto comprendente un auditorium da 2000 posti, una sala multimediale, un pub e un'arena estiva, sarà finanziato per metà da un gruppo di imprenditori privati, per il 25% dal Comune, il 15% dall'Unione Europea e il 10% dal Governo (M. 13.02.97).

• Stadio Euganeo: è andata deserta la gara d'appalto relativa ai lavori di costruzione della copertura delle tribune (M. 28.02.97).

AMBIENTE

- Appello per salvare il parco del Busonera destinato a scomparire per far posto al nuovo polo oncologico (M. 19.01.97).
- Orto Botanico: è slittato al 28 aprile il processo per i presunti abusi (G. 28.01.97).
- I consiglieri E. Franzin e P. Baroni propongono al comune di acquisire l'area di piazzale Boschetti, di proprietà della Provincia, per trasformarla in parco (G. 13.02.97).
- Via libera della giunta al progetto preliminare di risistemazione di Piazza Garibaldi (M. 16.02.97).

VARIE

- Proposta dell'ass. A. Boschetti di spostare il Luna Park dall'ex Foro Boario a corso Australia (G.-M. 18.01.97).
- Troppi incidenti nei cantieri edili (G. 22.01.97).
- Crollo annunciato per la chiesetta dei Santi Fabiano e Sebastiano a Brusegana (G. 22.01.97).
- Stadio: il risarcimento morale per danni d'immagine ottenuto dal comune andrà a finanziare la costruzione di una scuola elementare in Mozambico (G. 21.01.97).
- Quotazioni del mercato immobiliare (M. 27.01.97).
- Duro attacco dell'associazione Ville Venete alla Giunta Regionale (G. 28.01.97). Un'interrogazione sulla tutela delle ville è stata presentata al Ministro dei BB.CC. dal deputato Ruzzante (M. 28.01.97).
- Anche per l'edizione '97 le giostre saranno ospitate nell'ex Foro Boario con una conseguente riduzione dei parcheggi (G.-M. 15.02.97).
- Sul tracciato dell'autostrada pedemontana è stato raggiunto l'accordo (G. 22.02.97).
- L'ass. all'Ambiente e Legambiente stanno studiando la fattibilità di riscaldare con un sistema di pannelli solari le piscine comunali di Palatana e Plebiscito (G. 22.02.97).
- Il circolo BILAL avanza la proposta di realizzare un auditorium nell'area tra via Tommaseo e via Rismondo (G. 25.2.97).

- Variante al PRG di Noventa Padovana: procedura non corretta (G. 22.02.97).
- Licenze edilizie più costose (M. 01.03.97).
- Edilizia residenziale pubblica: l'amministrazione ha deliberato l'acquisto di dodici alloggi situati a Cadoneghe e in via Duprè (M. 28.02.97).
- Pronto in ottobre il nuovo campo nomadi che il Comune si appresta a costruire in via Longhin (G. 04.03.97).

ALTA-PADOVANA

PRG

Campodarsego PRG: il Sindaco chiede lumi per uscire dalla crisi (M. 04.02.97). Commesse gravi irregolarità (G. 08.02.97).

Camposampiero La Giunta Regionale ha approvato la variante al PRG relativa alla frazione di Villanova (G. 25.01.97).

Limena Adottata in Consiglio comunale la variante al PRG (M. 7.02.97).

S. Giustina in Colle Approvata dalla Giunta Regionale la variante al PRG (M. 29.01.97).

Campo San Martino Il Consiglio comunale ha adottato la variante al PRG (G. 22.02.97-M. 04.03.97).

Fontaniva Primo PRG per il Comune (G. 23.02.97).

San Martino di Lupari La Giunta Regionale ha approvato la variante al PRG (G. 18.02.97).

VIABILITÀ

Borgoricco L'Amministrazione ha approvato i progetti delle piste ciclabili nelle frazioni di S. Michele delle Badesse e di S. Eufemia e del 2° lotto di via Roma (M. 22.01.97).

Cadoneghe Affollata assemblea, promossa dal CNA, con la partecipazione di politici sul nodo viabile della Castagnara (G.-M. 25.01.97).

Camposampiero La S.P. 44 resterà chiusa fino al 22 maggio prossimo per i lavori fognari (M. 07.02.97).

Cittadella Entrano in funzione i parchimetri all'interno della cinta muraria (M. 04.02.97).

Piazzola sul Brenta Strade comunali: l'emergenza continua (M. 26.01.97).

Campodarsego La Provincia cancella il contributo finanziario di quattrocento milioni destinato a via Bassa (G. 02.03.97).

Camposampiero Il Ministro dei Lavori Pubblici sollecita la presentazione del progetto esecutivo del III lotto della S.S. «del Santo» (G. 28.02.97).

Rubano Affollata riunione per discutere il futuro assetto viario del quartiere Pordenone (G. 26. 02.97).

RESTAURO-RISTRUTTURAZIONE

Campodarsego Lavori di ristrutturazione per la sala del cinema parrocchiale Aurora (G. 07.02.97).

Cittadella Il segretario della Cisl-Alta Padovana propone agli imprenditori il restauro di monumenti attraverso l'adozione (G. 12.01.97).

Tombolo A borgo Furo un capitello da salvare (M. 28.01.97).

Cittadella Bando europeo per l'appalto dei lavori di restauro della cinta muraria (M. 27.02.97).

NUOVA EDILIZIA

Cadoneghe Il Comune deve aggiungere 660 milioni ai 120 milioni stanziati dalla Regione per il completamento della casa-albergo per anziani «Altiero Spinelli» (G. 14.01.97).

Campodarsego Una sala polivalente da mille posti all'interno del centro direzionale della Banca di Credito Cooperativo (M. 25.01.97).

Piombino Dese Bando per l'assegnazione in proprietà di 22 lotti edificabili in località Torreselle e Levada (M. 26.01.97).

Rubano Partono i lavori per la nuova sede postale (G. 21.01.97).

Cadoneghe Il TAR blocca i lavori di ampliamento del cimitero (M. 14.2.97).

Campodarsego L'Amministrazione ha dato il via libera alla progettazione della nuova caserma dei Carabinieri (M.20.02.97).

Ponte San Nicolò Nel bilancio di previsione settecento milioni sono destinati alla costruzione del magazzino comunale (G.05.03.97).

Santa Giustina in Colle L'Amministrazione ha approvato una convenzione per l'acquisto di un terreno a Fratte per la costruzione di un centro ricreativo e di alloggi per anziani autosufficienti (M. 04.03.97).

Vigona Destinati 500 milioni alla costruzione del nuovo asilo di Codiverno (G. 06.03.97).

AMBIENTE

Borgoricco La Provincia ha destinato ottanta milioni per un percorso naturalistico (G. 29.01.97).

Campodarsego Critiche del sindaco al consorzio Padova 1 (M. 22.1.97).

Camposampiero Summit del comune con il consorzio Padova 1 sul progetto del mega impianto di depurazione e smaltimento rifiuti. Il sindaco chiede precise garanzie (M. 26.01.97). Arrivano i finanziamenti della Provincia in soccorso al verde pubblico: 350 milioni per Villa Querini e il Muson Vecchio (G. 29.1.97).

Cittadella La Lega Nord chiede di poter esprimere un parere di compatibilità ambientale al progetto del CONI di trasformare l'ex cava San Paolo, situata in comune di Tezze sul Brenta ai confini con Cittadella, in bacino nautico (G. 17.01.97).

Limena Il consiglio comunale ha approvato la convenzione con Piazzola sul Brenta per la ripartizione delle spese di ampliamento dell'impianto di depurazione (G. 21.01.97).

Onara Verde pubblico: la Provincia ha destinato 150 milioni per la palude prevedendo l'acquisto di parte dei terreni (G. 29.01.97).

Borgoricco Progetto «Parco del Tergola»: il comune di San Giorgio delle Pertiche ritira la propria disponibilità a contribuire, con i comuni di Borgoricco e Campodarsego all'istituzione di un'area naturalistica lungo il fiume (G.20.02.97).

Cittadella Lavori miliardari su rogge e canali da parte del Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta (G.05.03.97).

Vigona L'Amministrazione sta per varare un progetto di sistemazione di Rio Perarolo allo scopo di garantire la sistemazione idraulica del territorio fra il corso del fiume Brenta e la S.S. 11 (G. 01.03.97).

VARIE

Cittadella Un finanziamento di 8 miliardi e 300 milioni assegnato dalla Regione al Consorzio Alta Servizi, permetterà di realizzare il collettore fognario nell'area sud-est del comune di San Martino di Lupari e il depuratore per le acque della sacca Vandura (G. 16.01.97). Progetto di riqualificazione della piazza di Ca' Onorai (M.14.01.97). Ufficio tecnico paralizzato (G. 21.01.97).

Ponte San Nicolò Si amplia la zona artigianale (G. 06.02.97).

Vigodarzere Urgenti nuovi spazi per il nido e la scuola materna (M. 21.01.97).

Cittadella L'apertura del Museo Archeologico è prevista per il mese di ottobre (M.13.02.97).

Ponte San Nicolò Aumentare gli insediamenti produttivi di piccole e medie imprese nel comune è l'obiettivo del consorzio privato ZIP 3 (Zona Industriale Produttiva 3) (M. 15.02.97). Cento milioni sono destinati per la sistemazione di marciapiedi e l'eliminazione di barriere architettoniche (G. 05.03.97).

G=Gazzettino di Padova

M=Mattino di Padova

ASSOCIAZIONE CULTURALE

LA CAMERA DELLA MUSICA

L'Associazione culturale **La camera della Musica**, recentemente costituitasi, organizza corsi di ascolto nell'ambito della «musica classica». I corsi, tenendo conto delle diverse esigenze e delle differenti preparazioni delle persone interessate, hanno lo scopo di avvicinare a questo particolare linguaggio chi ne fosse incuriosito e di permettere all'ascoltatore più esperto di approfondirlo. La musica, essendo un linguaggio astratto, non ha riferimenti a oggetti, persone o situazioni precise come avviene nelle altre arti, ma si rivolge direttamente alle nostre emozioni. Eppure, nonostante la sua astrattezza, ha una sua grammatica ed una logica formale molto precisa. Un brano musicale, come un romanzo, ha una sua trama in cui i personaggi (i temi musicali) vivono una propria vicenda. Ed ecco che per riuscire a seguire questi sviluppi bisogna imparare ad ascoltare, non per razionalizzare le nostre emozioni, ma per permettere che la musica possa raggiungerci in maniera più diretta e completa. I corsi si dividono in sezioni propedeutiche in cui, attraverso esempi tratti dalla letteratura musicale, avviciniamo l'ascoltatore a questo linguaggio e in seguito all'ascolto di brani completi. Questi ultimi saranno affrontati con l'ausilio di più interpretazioni che ne renderanno più vario ed interessante l'approccio. Il ruolo dell'interprete è il collegamento indispensabile tra il Compositore e l'Ascoltatore. Parallelamente ai corsi di ascolto organizziamo corsi individuali di strumento (attualmente pianoforte, violino, viola, mandolino, canto e propedeutica musicale per bambini) e di composizione (anche per principianti). Una particolare importanza è data alla musica d'insieme ed alla musica da camera aprendo questi corsi a ogni strumento, a singoli partecipanti o a gruppi già formati. Gli allievi dei corsi strumentali potranno partecipare a questi corsi anche a un livello iniziale di studio, brani che tengono conto dei vari livelli tecnici avvicineranno presto a quello che noi riteniamo uno dei fini più importanti della musica: suonare insieme. Sia chi desidera perfezionarsi, riprendere lo studio dello strumento o iniziare può prendere contatto con noi per avere spiegazioni più dettagliate. Non c'è nessun limite di età per iniziare a suonare, chiunque è in grado di poterlo fare anche chi si è sempre considerato «negato» per la musica. Lezioni teoriche compendieranno la pratica musicale. L'iscrizione all'Associazione è di L. 25.000, ha la durata di 365 giorni e permette di partecipare alle attività sociali.

CORSI DI ASCOLTO PRIMAVERA '97

LA MUSICA CLASSICA Introduzione al linguaggio della musica

10 incontri di 2 ore, L. 150.000 (Lit. 130.000 per gli iscritti al Collegio degli Ingegneri di Padova)

MOZART E BEETHOVEN: I CONCERTI PER PIANOFORTE

5 incontri di 2 ore, L. 100.000 (Lit. 80.000 per gli iscritti al Collegio degli Ingegneri)

IL «MUSICAL AMERICANO»

5 incontri di 2 ore, L. 100.000 (Lit. 80.000 per gli iscritti al Collegio degli Ingegneri)

I corsi si terranno alle ore 21 presso il negozio di dischi QUEEN'S in via Paolotti 7 a Padova (tel. 049-8759328)
Per informazioni rivolgersi direttamente al negozio oppure telefonare a Fabio Urzi, tel. 049-8722193

L'iscrizione al Collegio degli Ingegneri di Padova è aperta anche ai non ingegneri



LA BACHECA DEL COLLEGIO

A CURA DI GUIDO CASSELLA

LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE

RIUNIONI COORDINAMENTO REDAZIONALE DI «GALILEO»

Aperte a iscritti e simpatizzanti presso la Sede del Collegio: lunedì 21.4, 12.5, 23.6. *Coordinatore:* prof. ing. E. Siviero.

INCONTRI GRUPPO ELETTRICO

◇ Martedì 6 maggio 1997

Il risparmio energetico: il rifasamento e la rete di monitoraggio

Sede del Collegio, ore 18.30

Sponsor: ELCONTROL ENERGY Spa

Promotore: Ing. F. Spolaore

Si prega di confermare l'adesione presso la Segreteria del Collegio, tel. (049) 8756160.

◇ I prossimi incontri del **Comitato interprofessionale per gli Impianti tecnologici, Gruppo Elettrotecnico**, si terranno presso la sede del Collegio dei Periti Industriali, con il seguente calendario: c/o Periti: 22 aprile, 27 maggio, 24 giugno 1997.

INCONTRI GRUPPO TERMOTECNICO

Mercoledì 7 maggio 1997

Le moderne tendenze di termoregolazione integrata e ottimizzata per ottenere il massimo di economia e comfort

Relatore: ing. Magri, COSTER Spa

Promotore: ing. M. Bigazzi.

Si prega di comunicare l'adesione alla Segreteria del Collegio, tel. (049) 8756160.

ATTIVITÀ CALCIO

Gli incontri proseguono con cadenza settimanale, alle ore 20.15, al campo Brusegana. Per maggiori informazioni: ing. Luigi Casalucci, tel. (049) 755238, ing. Francesco Galtarossa, tel. (049) 8758315.

SERVIZI RISERVATI AGLI ISCRITTI

CONSULTAZIONE NORME CEI

Ing. F. Spolaore

Sono disponibili per la consultazione presso la Segreteria dell'Ordine copie delle norme CEI. Attività organizzata in collaborazione con l'Ordine degli Ingegneri.

CONSULTAZIONE NORME UNI

Ing. E. De Nadai

Consultazione gratuita e autogestita presso la sede previo appuntamento con la Segreteria. Le norme non possono essere stampate senza pagare i relativi diritti. Attività organizzata in collaborazione con l'Ordine degli Ingegneri.

CONVENZIONI

Alberghi catena «Best Western»

Codice di prenotazione EZ01194240

Numero verde 167-820080

Ristorante Biri, P.le Stanga, Tel. 8075023

Pizzeria «Pago Pago», Via Galilei, Padova, Tel. 665558

Omnitel Telefonia cellulare

Libreria Clesp, Via Seminario 12, Tel. 8757925

Bollettino di Legislazione Tecnica

Cicli Robert, Via G. Rossa 13,

Roncaglia di P.S.N., tel. 8961454

GB Edizioni, Via Curzola 9, Padova, telefax 604102

Associazione culturale **La Camera della Musica**, Padova, tel. 8722193

GLI APPUNTAMENTI FISSI

LE RIUNIONI, APERTE AGLI INTERESSATI, SI SVOLGONO PRESSO LA SEDE DEL COLLEGIO

RIUNIONE DEL COLLEGIO

Tutti i lunedì, a partire dalle ore 19.00

RIUNIONE DEL GRUPPO AMBIENTE

Primo martedì del mese

Promotore: ing. P. Monteforte, tel. 757333-757571

RIUNIONE DEL GRUPPO ANTINCENDIO

Terzo mercoledì del mese, ore 18.30

Promotore: ing. G. Lomoro

Collaboratori: ing. E. De Nadai e M. Scapolo

RIUNIONE DEL GRUPPO ELETTRICO

Il secondo e il quarto martedì del mese, ore 18.30.

Promotore: ing. F. Spolaore, tel. 8752753

Collaboratori: ing. M. Massaro e G. Tedeschi

RIUNIONE DEL GRUPPO STRUTTURE

Il secondo martedì del mese, ore 18.30

Promotore: ing. F. Pedrocco, tel. 8715866

RIUNIONE DEL GRUPPO TERMOTECNICO

Il primo mercoledì del mese, ore 18.30

Promotore: ing. M. Sanfilippo

RIUNIONE DEL GRUPPO INFORMATICO

Il primo e il terzo mercoledì di ogni mese, alle ore 19.00

Promotore: ing. P. Foletto, pfoletto@mbox.vol.it. Tel. (0429) 783170.

RIUNIONE DEL GRUPPO ECONOMICO-ESTIMATIVO

Il secondo venerdì di ogni mese, alle ore 18.30

Promotore: ing. C. Bonanno, DIMEG, Università di Padova tel. 8276722 - 8276717 (Segr.)

RIUNIONE DEL GRUPPO GEOTECNICO-TERRITORIALE

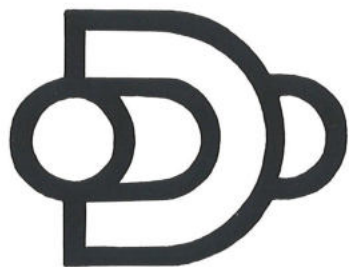
Il secondo venerdì di ogni mese, alle ore 17.30

Promotori: T. Cavestro, M. Favaretti ed E. Fornasiero

SQUADRA DI CALCIO

Promotore: ing. L. Casalucci, tel. 755238

Le iniziative sono aperte a ingegneri e non, anche se non iscritti al Collegio. Per motivi organizzativi e per la eventuale predisposizione della documentazione illustrativa, è gradita la conferma, anche telefonica, dell'intenzione di partecipare agli incontri o ai corsi. Per informazioni rivolgersi a: Segreteria del Collegio (049) 8756160.



ALESSANDRO DIANESE LEGNAMI S.R.L.

**30027 San Donà di Piave
Via Kennedy 33**



- **tutti i legnami per l'edilizia
e la falegnameria**
- **travi lamellari**
- **pavimenti - sottotetti**
- **perline**
- **lavorazioni**

TETTI IN LEGNO - POMPEIANE



**Preventivi gratuiti
a richiesta**

**Tel. (0421) 41485 r.a.
Fax. (0421) 41486**

**CERCANSI AGENTI
PER ZONE LIBERE**



isola del condizionatore s.r.l.
isola del condizionatore s.r.l.
isola del condizionatore s.r.l.

primavera tutto l'anno

